
OPTIMIERUNG VON VERKEHRSENTWICKLUNGSPLÄNEN

Ein Vergleich zwischen Theorie und Praxis unter der
Betrachtung der FGSV Hinweise zur
Verkehrsentwicklungsplanung

Imke Thiele (geb. Bittner)

Matrikelnummer: 40987264

Eingereichte Abschlussarbeit zur Erlangung des Grades:

Master of Arts (M.A.)

im Masterstudiengang

Verkehr und Logistik

an der
Karl-Scharfenberg-Fakultät
der

Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften

Erstprüfer: Prof. Dr.-Ing. Christoph J. Menzel

Zweitprüfer: Dr.-Ing. Daniel Seebo

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	III
Abbildungsverzeichnis	V
Tabellenverzeichnis	VII
1. Einleitung.....	1
2. Verkehrsentwicklungsplanung	3
2.1 Grundlagen und Herangehensweise	3
2.2 Einordnung Fachpläne	4
2.3 Rechtliche Grundlagen	7
2.4 Städteumfrage in Deutschland (2007) - Gertz/Polzin.....	7
3. FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung	10
3.1 Ablauf der Verkehrsentwicklungsplanung	11
3.2 Unterscheidung von der strategisch-konzeptionellen Ebene und der Maßnahmenebene	13
3.3 Integrationsaspekte der Verkehrsentwicklungsplanung	14
3.4 Ergänzende Hinweise zu Prozess, Verfahren und Organisation der Verkehrsentwicklungsplanung	17
3.5 Hinweise zu Methoden und Inhalten	21
3.6 Kriterienkatalog zur Verkehrsentwicklungsplanung	23
4. Verkehrsentwicklungsplanung in der Praxis	25
4.1 Allgemein	25
4.2 Unternehmensvorstellung - SHP Ingenieure	25
4.2.1 Arbeitsbereiche.....	26
4.2.2 Referenzprojekte	27
4.3 Verkehrsentwicklungsplanung in der Praxis - SHP Ingenieure	28
4.3.1 VEP 1: Stadt Ludwigslust – Verkehrsentwicklungsplan 2025	29
4.3.2 VEP 2: Stadt Garbsen – Mobilitätskonzept 2030.....	32
4.3.3 VEP 3: Hannover – Masterplan Mobilität 2025.....	34
4.4 Herangehensweise – SHP Ingenieure.....	37
4.5 Sustainable Urban Mobility Plan.....	39
4.5.1 SUMP in der Praxis – Malmö	43
5. Forschungsumfrage	47
5.1 Methodik.....	47
5.2 Durchführung.....	48
5.2.1 Zielsetzung	48
5.2.2 Fragebogen	49

5.2.3	Teilnehmer	49
5.3	Auswertung.....	50
5.3.1	Allgemein	50
5.3.2	Herangehensweise	51
5.3.3	Blick in die Zukunft	60
5.3.4	FGSV Hinweispapier	61
5.3.5	Im Vergleich mit der Befragung von Gertz und Polzin	64
6.	Vergleich zwischen Theorie und Praxis	65
6.1	FGSV Hinweispapier im Vergleich zu SHP Ingenieure	65
6.2	FGSV Hinweispapier im Vergleich zum SUMP	68
6.3	FGSV Hinweispapier im Vergleich zur Online-Befragung	70
6.4	Zukünftige Themen	71
6.5	Kritische Betrachtung des FGSV Hinweispapiers und der Praxis	72
7.	Zusammenfassung und Ausblick.....	75
	Quellenverzeichnis	77
	Literaturverzeichnis	77
	Onlineverzeichnis	79
	Anhang	81
	Eidesstattliche Versicherung	91

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
B	Bundesstraße
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
d. h	das heißt
Dr.-Ing.	Doktor der Ingenieurwissenschaften
DVWG	Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
EW	Einwohner
EU	Europäischen Union
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FNP	Flächennutzungsplan
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
ggf.	gegebenenfalls
GVP	Generalverkehrsplänen bzw. Gesamtverkehrsplänen
ICE	Intercity-Express
ISEK	integriertes Stadtentwicklungskonzept
IVEP	Integrierte regionale Verkehrsentwicklungsplanung
Kfz	Kraftfahrzeug
LAP /LMP	Lärmaktionsplan/Lärmminderungsplan
LRP	Luftreinhalteplan
LUP	Landkreis Ludwigslust-Parchim
MaMo	Masterplan Mobilität
MID	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Moko	Mobilitätskonzept
N	Größe der Grundgesamtheit
NMIV	nicht motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr

PGV	Planungsgemeinschaft Verkehr Hannover
Pkw	Personenkraftwagen
SHP	Schnüll Haller und Partner
SMART	specific, measurable, achievable, relevant, time-bound
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SRL	Stadt-, Regional- und Landesplanung
SUMP	Stadtmobilitätsplan bzw. Sustainable Urban Mobility Plan
SUP	strategische Umweltprüfung
TÖB	Träger öffentlicher Belange
TROMP	Traffic and Mobility Plan
u.a.	unter anderem
Univ.-Prof.	Universitätsprofessor
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
vgl.	vergleiche
VLP	Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH
VSVI	Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure
z.B.	zum Beispiel

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Eine Auswahl von Fachplänen mit Verkehrsbezug der kommunalen Ebene	5
Abbildung 2: Verkehrsplanungsprozess.....	11
Abbildung 3: Ebenen der Verkehrsentwicklungsplanung.....	14
Abbildung 4: Integrationsaspekte der Verkehrsentwicklungsplanung.....	15
Abbildung 5: Ebenen der Beteiligung	18
Abbildung 6: Evaluierungsfelder	20
Abbildung 7: Planungszyklus für einen Sustainable Urban Mobility Plan.....	41
Abbildung 8: Überblick über den SUMP von Malmö	44
Abbildung 9: Ergebnis zur Frage nach einem gültigen VEP	51
Abbildung 10: Ergebnis zur Frage nach dem definierten Planungshorizont	52
Abbildung 11: Ergebnis zur Frage, ob eine standardisierte Methodik bei der Erstellung von Verkehrsentwicklungsplänen verfolgt wird	52
Abbildung 12: Ergebnis zur Frage inwieweit die Vorgehensweise/Methodik mit dem Ablauf der FGSV übereinstimmt	53
Abbildung 13: Ergebnis zur Frage nach den strategisch-konzeptionellen Inhalten.....	54
Abbildung 14: Ergebnis zur Frage nach den Inhalten der Maßnahmenebene	55
Abbildung 15: Ergebnis zur Frage nach dem Empfinden der Notwendigkeit einer Zusammenarbeit mit Nachbarregionen/-städten	56
Abbildung 16: Ergebnis zur Frage nach der Durchführung von Zusammenarbeiten mit Nachbarregionen/-städten.....	56
Abbildung 17: Ergebnis zur Frage nach der Einbindung von Nachbarregionen/ -städten.....	57
Abbildung 18: Ergebnis zur Frage inwieweit nebenstehende Fachpläne bei der Erstellung eines VEP mit einbezogen werden.....	57
Abbildung 19: Ergebnis zur Frage woran es liegt, dass Gelder fehlen	58
Abbildung 20: Ergebnis zur Frage ob eine kontinuierliche Evaluierung bzw. Kontrolle der erarbeiteten sowie bereits umgesetzten Maßnahmen stattfindet	59

Abbildung 21: Ergebnis zur Frage nach der Anpassung von Maßnahmen nach einer Evaluierung bzw. Kontrolle	60
Abbildung 22: Ergebnis zur Frage nach zukünftig relevanten Themen in der Verkehrsentwicklung	60
Abbildung 23: Ergebnis zur Frage nach einer gesetzlichen Verpflichtung zur Erstellung und Aktualisierung eines VEP	61
Abbildung 24: Ergebnis zur Frage ob die FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung (Veröffentlichung 2013) bekannt sind	62
Abbildung 25: Ergebnis zur Frage nach dem eigenen Empfinden in Bezug auf die FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung	62
Abbildung 26: Ergebnis zur Frage nach der Beachtung der verschiedenen Integrationsaspekte	63

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Komprimierter Kriterienkatalog zum FGSV Hinweispapier zur Verkehrsentwicklungsplanung	24
Tabelle 2: FGSV Kriterienkatalog mit der Bewertung der SHP Verkehrsentwicklungspläne	38
Tabelle 3: Kriterienkatalog des FGSV Hinweispapiers im Vergleich zu den Inhalten eines VEP von SHP Ingenieure.....	67

1. Einleitung

Die Anforderungen an den Verkehr und die Mobilität steigen durch zunehmende Komplexität im motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr. Dabei müssen die Bedürfnisse aller Personengruppen erfüllt werden. Besonders Themen wie Klima- und Umweltschutz, der demografische Wandel und die Verkehrssicherheit sind immer wiederkehrende Diskussionsthemen in der Verkehrsplanung. Deswegen ist eine ganzheitliche, langfristige Planung unter Betrachtung sämtlicher Beeinflussungsfaktoren von hoher Bedeutung. Dies ist das Grundkonzept eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP), welcher ein übergreifendes Verkehrskonzept auf kommunaler Ebene darstellt. Auf Grund der Individualität und der hohen Anzahl an Möglichkeiten, die es bei einer Aufstellung eines VEP gibt, hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ein Hinweispapier veröffentlicht. Dieses kann bei dem Erstellen eines VEP unterstützend angewendet werden, ist jedoch nicht verpflichtend.

Die Vorteile sowie der Nutzen eines VEP sind klar ersichtlich. Jedoch bringt die hohe Komplexität auch mögliche Probleme mit sich. So müssen zum Beispiel sämtliche Ziele und Maßnahmen aller verkehrsbezogener Fachpläne sowie möglicher Vorgänger-VEP mit betrachtet und eingearbeitet werden. Andernfalls kann es zu widersprüchlichen Zielen in den unterschiedlichen Fachplänen kommen. Auch das Einbeziehen von regionalen Verflechtungen ist für die gesamte Betrachtung eines ÖPNV Netzes vorteilhaft. Durch einen zu hoch angesetzten Planungshorizont können strategische Ziele und Maßnahmen nicht mehr erreicht werden, da sich möglicherweise Rahmenbedingen verändert haben. Dem könnte wiederum durch stetige Evaluierungen bzw. ein Monitoringkonzept entgegen gewirkt werden. Diese werden allerdings in der Praxis häufig nicht angewendet. Ebenso kommt es des Öfteren zu fehlenden Budgets für die Umsetzung von Maßnahmen. Hier gilt es die Gründe zu analysieren.

Ziel dieser Masterarbeit ist es, Ursachen für diese möglichen Probleme zu lokalisieren. Dies soll Anhand eines Vergleichs zwischen der theoretischen Darstellung und der praktischen Herangehensweise erörtert werden. Nach einer kritischen Betrachtung der Problemfelder sollen mögliche Optimierungsansätze für die Aufstellung eines qualitativ hochwertigen VEP, zum einen in der Praxis und zum anderen in der Theorie (auch im Hinblick auf die FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung), aufgezeigt werden.

Die vorliegende Arbeit gliedert sich dabei in drei Teile. Die Kapitel 2 und 3 (Teil 1) beinhalten die theoretischen Grundlagen der Arbeit. In Kapitel 4 und 5 (Teil 2) wird die Anwendung der Verkehrsentwicklungsplanung in der Praxis beleuchtet und in Kapitel 6 (Teil 3) wird die Theorie mit der praktischen Anwendung verglichen. Abgeschlossen wird die Masterarbeit mit einer Zusammenfassung und einem Ausblick in Kapitel 7.

Im **ersten Teil** wird der Verkehrsentwicklungsplan im Vergleich zu anderen Fachplänen in die Bearbeitungsebene eingeordnet. Dabei wird auch die Frage nach rechtlichen Grundlagen beantwortet und eine Städteumfrage von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz und Dipl.-Ing. Gunnar Polzin aus dem Jahr 2007 zum Thema Verkehrsentwicklungsplanung zusammengefasst. Des Weiteren werden die Inhalte der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung aufgezeigt und in einem Kriterienkatalog tabellarisch zusammengestellt.

Im **zweiten Teil** wird zunächst das Ingenieurbüro SHP Ingenieure vorgestellt bevor der Verkehrsentwicklungsplan Ludwigslusts, das Mobilitätskonzept der Stadt Garbsen und der Masterplan Mobilität Hannovers aufgezeigt und bewertet werden. Anschließend wird die europäische Variante, der Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), erläutert und am Beispiel der schwedischen Stadt Malmö näher beleuchtet. Um weitere Herangehensweisen der praktischen Anwendung zur Aufstellung von Verkehrsentwicklungsplänen in den späteren Vergleich mit einbeziehen zu können, wurde zusätzlich eine Online-Befragung durchgeführt. Hierzu wurden die 45 Mitgliedsstädte der Fachkommission Verkehrsplanung des Deutschen Städtetags zur Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans befragt.

Im **dritten Teil** werden die theoretischen Ansätze der FGSV mit der praktischen Herangehensweise und dem SUMP verglichen. Dabei werden besonders die Aktualität der Inhalte sowie die Praktikabilität untersucht. Die Arbeit wird mit einer Zusammenfassung inklusive eines Ausblicks abgeschlossen.

2. Verkehrsentwicklungsplanung

Ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist ein ganzheitliches Verkehrskonzept, das auf kommunaler Ebene aufgestellt wird. Der heutige VEP hat sich aus den früheren Generalverkehrsplänen bzw. Gesamtverkehrsplänen (GVP) entwickelt. Im heutigen Kontext wird er z.B. auch als Masterplan Mobilität (MaMo) oder Mobilitätskonzept (Moko) betitelt. Auf europäischer Ebene wird hingegen von Stadtmobilitätsplänen bzw. Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) gesprochen. Der SUMP beinhaltet im Gegensatz zum VEP verpflichtende methodische und inhaltliche Anforderungen. Im Zuge dieser Masterthesis werden der Begriff und die Inhalte des VEP verwendet bzw. angewendet.¹

Im Kapitel 2 werden allgemeine Grundlagen sowie die Herangehensweise zur Verkehrsentwicklungsplanung definiert. Weiterführend wird der VEP in der kommunalen Ebene neben anderen Fachplänen aufgelistet. Dabei werden mögliche Zusammenhänge erörtert. Anschließend stellt sich die Frage nach rechtlichen Grundlagen. Abgeschlossen wird dieser Abschnitt mit einer Zusammenfassung der im Jahre 2007 von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz und Dipl.-Ing. Gunnar Polzin durchgeführten Befragung zum Thema: „Stand der Verkehrsentwicklungsplanung – Ergebnisse einer Städteumfrage in Deutschland“.

2.1 Grundlagen und Herangehensweise

Ein Verkehrsentwicklungsplan beinhaltet einen Prozess mit unterschiedlichen Teilschritten. Dieser beginnt mit der Vororientierung, in der die Mängel des Verkehrssystems zusammengefasst und Konzeptvorschläge ausgearbeitet werden. Nach dem politischen Beschluss für eine Aufstellung folgt die Problemanalyse. Hierbei werden eine Zustandsanalyse durchgeführt sowie Ziele des Gesamtprozesses definiert. Im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung folgt die Erstellung unterschiedlicher Handlungskonzepte mit dazugehörigen Wirkungskontrollen. Anschließend werden Entscheidungen getroffen. Daraufhin wird ein Handlungskonzept zusammengestellt. Im nächsten Schritt werden Maßnahmen stufenweise realisiert. Dabei sind wiederum stetige Wirkungskontrollen von Vorteil, um schnellstmöglich auf gegebenenfalls auftretende Problematiken reagieren zu können und das Handlungskonzept dementsprechend anzupassen.²

¹ Vgl. FGSV (2013), S.5

² Vgl. Köhler, U. (2014), S.21ff

Letztendlich verfolgt der Verkehrsentwicklungsplan das Ziel einer langfristig orientierten Gesamtplanung des Verkehrs und der Mobilität unter Betrachtung aller Verkehrsteilnehmer und einer gezielten Beteiligung aller betroffenen Akteure.³

Auftraggeber ist primär der Fachbereich Verkehrsplanung einer Kommune, während es bei den Auftragnehmern Unterschiede gibt. Je nach zeitlichem und personellem Aufwand findet bei ausreichend vorhandenen Kapazitäten die Durchführung in der Verkehrsplanung der Kommune direkt statt. Alternativ werden externe Ingenieurbüros in die Planung und Ausführung mit einbezogen.

Zu beachten ist, dass jede Stadt anders ist und deshalb verschiedene Ziele verfolgen kann. Dieser Umstand führt bei jedem Verkehrsentwicklungsplan zu einer individuellen Bearbeitung, wobei Unterschiede u.a. in den Bereichen Stadtgröße, Siedlungsstruktur, Verkehrsnetz, Modal-Split, ÖPNV-Ausbau, Rad- und Fußwegenetz bestehen. Auch verkehrspolitische Aussagen sind von großer Bedeutung.

Strategisch werden Ziele definiert. Die dazugehörige Realisierung wird mit Handlungs- und Maßnahmenkonzepten untermauert. Von Bedeutung sind dabei u.a. Konzepte zu den folgenden Themengebieten:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Radverkehr
- Fußgängerverkehr
- Wirtschaftsverkehr

Die mögliche Darstellung einer detaillierten Herangehensweise wird, wegen Vermeidung von Wiederholungen, erst im Kapitel 3 (FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung) aufgezeigt.

2.2 Einordnung Fachpläne

Verkehrsentwicklungspläne verbinden eine umweltverträgliche und nachhaltige Mobilität. Es werden strategische Verkehrsuntersuchungen durchgeführt und Maßnahmen definiert, die das

³ Vgl. Müller, B. (2010), S.6

Verkehrsgeschehen von Gemeinden maßgebend beeinflussen. Dabei wird der Verkehrsentwicklungsplan auf kommunaler Ebene im Fachbereich Verkehrsplanung erstellt.⁴

Neben dem Verkehrsentwicklungsplan sind noch weitere verkehrsbezogene Fachpläne von Bedeutung. Sie kooperieren mit dem VEP in Bezug auf die Datennutzung, verfolgen für den VEP wichtige, zu betrachtende Ziele und sind teilweise gesetzlich verpflichtend. In dieser Arbeit wird lediglich eine Auswahl von Fachplänen der kommunalen Ebene betrachtet. Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt eine Auswahl an Fachplänen der kommunalen Ebene. Sie werden den einzelnen Fachbereichen zugeordnet. Außerdem werden die Zusammenhänge dargestellt. Allgemein bestehen bei den Plänen sowohl inhaltliche als auch zeitliche Zusammenhänge.

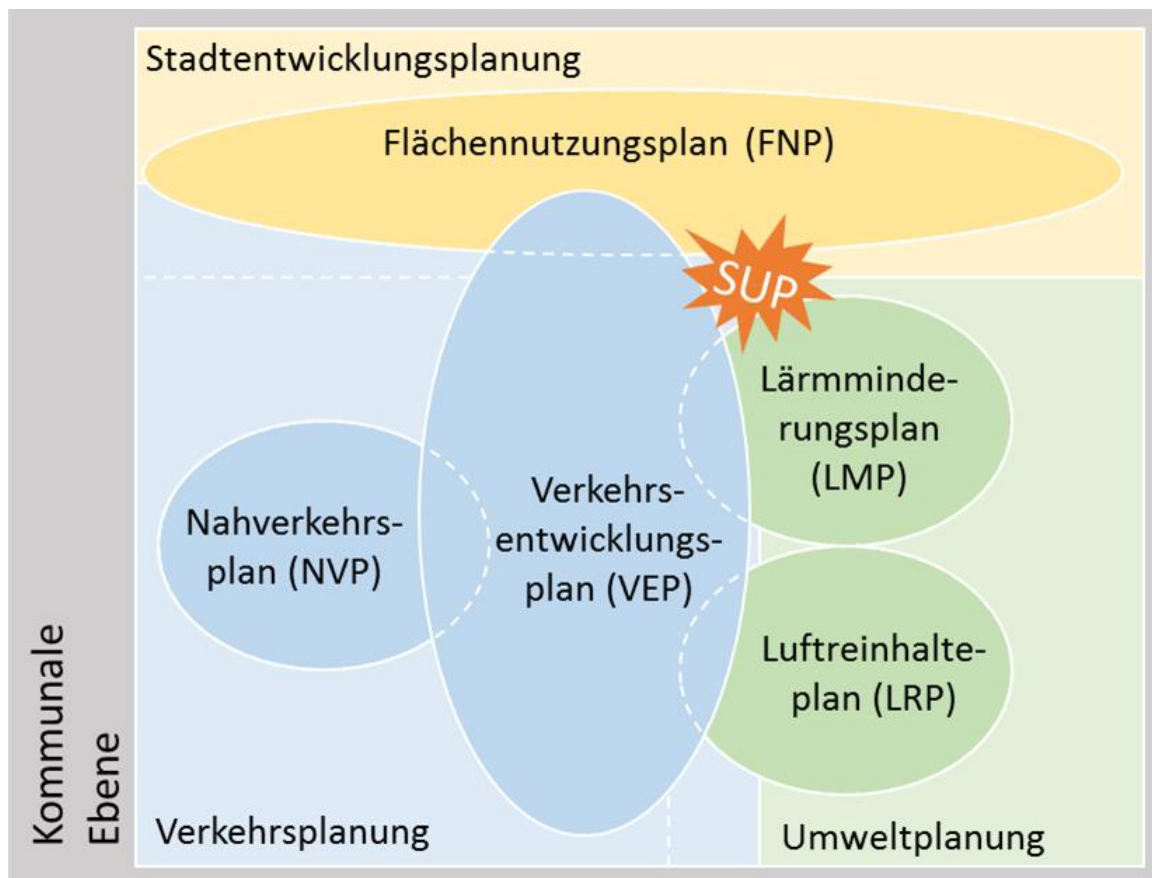


Abbildung 1: Eine Auswahl von Fachplänen mit Verkehrsbezug der kommunalen Ebene (Eigene Darstellung)

In die Zuständigkeit der kommunalen Verkehrsplanung gehört u.a. der Nahverkehrsplan (NVP). Im Gegensatz zum VEP bezieht sich der NVP inhaltlich lediglich auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Es werden Bestandsaufnahmen durchgeführt sowie Ziele und Maßnahmen definiert. Die detaillierten

⁴ Vgl. Umwelt Bundesamt (2013)

Inhalte variieren je nach Bundesland, wobei überall eine Pflicht zur wiederkehrenden Erstellung mit einem Planungshorizont von 5 Jahren besteht.⁵ Zudem muss bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV realisiert werden.⁶

Im Bereich der Umweltplanung spielen der Lärminderungsplan (LMP) und der Luftreinhalteplan (LRP) bei der Erstellung des VEP eine bedeutende Rolle. Der LMP beinhaltet die Erfassung von Lärmbelastungen durch verschiedene Lärmquellen. Die Lärminderungsplanung umfasst dabei die verpflichtende Erstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen, u.a. für Hauptverkehrsstraßen und Ballungsräume. Sobald diese einmal erstellt wurden, müssen sie mindestens alle 5 Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.⁷

Der LRP kommt zum Einsatz, sobald die im Bundes-Immissionsschutzgesetz festgelegten Immissionsgrenzwerte, einschließlich festgelegter Toleranzmargen, überschritten werden. Somit ist die Erstellung lediglich unter bestimmten Umständen verpflichtend.⁸

Bei bestimmten Fachplänen, ist zusätzlich eine strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen. Zu den SUP-pflichtigen Plänen gehören u.a. der LMP und der LRP.⁹ Im Gegensatz dazu spielt auch die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eine Rolle. Diese ist bei bestimmten Vorhaben, in diesem Fall in Bezug auf Verkehrsvorhaben, notwendig. Die SUP setzt im Vergleich zur UVP bereits vor der Festlegung von UVP-pflichtigen Vorhaben an. Sobald ein Fachplan eine UVP-pflichtige Maßnahme aufweist, z.B. die Untersuchung des Baus von Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken inklusive der dazugehörigen Betriebsanlage hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen, besteht für diesen Fachplan ebenfalls eine SUP-Pflicht.¹⁰

Der Flächennutzungsplan (FNP) wird ebenfalls auf kommunaler Ebene entwickelt. Die Verantwortung liegt beim Fachbereich Stadtentwicklung.¹¹ Der FNP ist Bestandteil des Bauleitplans. Er stellt den vorbereitenden und behördenverbindlichen ersten Teil der

⁵ Vgl. Region Hannover (2015)

⁶ Vgl. Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (o.J.) d § 8

⁷ Vgl. Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (o.J.) a, § 47a - § 47f

⁸ Vgl. Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (o.J.) b, § 47

⁹ Vgl. Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (o.J.) c, § 1

¹⁰ Vgl. Region Hannover (2015), S. 36

¹¹ Stadt Detmold (2009), S.4f

Bauleitplanung dar. Hier wird für die gesamte Gemeinde die grundsätzliche Art der Bodennutzung aufgelistet.¹²

Deutlich wird, dass der VEP eine Verbindung aller betrachteter Fachpläne darstellt. Zudem ist eine Zusammenarbeit der einzelnen Fachbereiche vorteilhaft.

2.3 Rechtliche Grundlagen

Die Verkehrsentwicklungsplanung einer Stadt ist notwendig, um eine ganzheitliche Betrachtung des Verkehrs und deren Teilnehmer darstellen zu können. "Sie wird definiert als vorausschauende systematische Vorbereitung und Durchführung von Entscheidungsprozessen mit der Absicht, die Ortsveränderungen in einem Planungsraum durch siedlungsstrukturelle, bauliche, betriebliche, ordnungs-, preis-, tarifpolitische und informative Maßnahmen im Sinne bestimmter Ziele zu beeinflussen".¹³

Der Verkehrsentwicklungsplan ist ein unverbindlicher und freiwilliger Plan ohne gesetzliche Verpflichtung und ohne definierte Mindeststandards. Die Qualität sowie Aktualität dieses Konzepts ist somit nicht genau definiert. Das hat zur Folge, dass nicht jede Stadt über einen aktuellen VEP verfügt. Dies sagt hingegen nichts über die Notwendigkeit dieses Plans für die Verkehrsplanung aus. Trotz der Unverbindlichkeit wird der VEP häufig als Datengrundlage für unterschiedliche Fachpläne genutzt. Dies trifft z.B. auf die genannten Fachpläne des vorherigen Kapitels zu. Während der VEP eine unverbindliche und eher informelle Verkehrsplanung darstellt, sind Kommunen verpflichtet, andere Fachpläne mit Verkehrsbezug regelmäßig zu erstellen.

2.4 Städteumfrage in Deutschland (2007) - Gertz/Polzin

Im Jahr 2007 führten Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz und Dipl.-Ing. Gunnar Polzin eine Befragung unter dem Titel „Stand der Verkehrsentwicklungsplanung – Ergebnisse einer Städteumfrage in Deutschland“ durch. Die Umfrage wurde an die Leiterinnen und Leiter der Verkehrsplanung verschiedener Städte versandt. Insgesamt wurden 75 deutsche Städte (primär Großstädte) in die Befragung einbezogen. Die Rücklaufquote betrug 70 %. Die

¹² Vgl. FGSV (2012), S.11

¹³ Ahrens, G.-A. (2008), S. 147

Beantwortung der Fragen erfolgte in Bezug auf die jeweilige Stadt und deren aktuelle Situation.¹⁴ Nachfolgend werden einige Ergebnisse der Umfrage zusammengefasst.

Vor gut 10 Jahren verfügten 89 % (N = 53) der befragten Städte über einen aktuellen Verkehrsentwicklungsplan. Jedoch nur 40 % (N = 47) der VEP schlossen nahtlos an den Vorgängerplan an. Dies ist unter anderem auf eine mangelnde oder veränderte Datenbasis sowie personelle Engpässe zurückzuführen. Die Fertigstellung eines Verkehrsentwicklungsplans betrug im Durchschnitt 3,5 Jahre (N = 46). Als Gründe für mögliche Verzögerungen wurden umfangreiche Beteiligungsprozesse, politische Abstimmungen sowie politische Wechsel genannt. Neben der langen Erstellungsdauer ist auch ein durchschnittlicher Prognosehorizont von 13 Jahren (N = 28) ein hoher Wert.¹⁵

Maßnahmenwirkungen in Bezug auf zurückliegende Verkehrsentwicklungspläne werden nur bei der Hälfte aller betrachteten VEP überprüft. Begründet wird dies häufig mit einem zu hohen Abstand zum Vorgängerplan. Lediglich 36 % aller Befragten führen eine Evaluierung durch. Allerdings erfolgt diese häufig nur für Teile bzw. Einzelprojekte des VEP. Ein Monitoring ist somit zum Zeitpunkt der Befragung keine standardisierte Methode. Eine Verkehrsmodellierung wird hingegen fast in jeder befragten Stadt praktiziert. Dagegen bestehen in der Ausführung große Unterschiede, sowohl räumlich, als auch inhaltlich. Ein großes Problem für die Intensität der Bearbeitung stellt in vielen Fällen die Verfügbarkeit von notwendigen Geldern dar. Dies liegt auch daran, dass eine zuverlässige Einnahmeprognose von über drei Jahren kaum möglich ist.¹⁶

Begleitende Arbeitskreise sind zur Regel geworden. Rund 80 % der Städte nutzen deren überwiegend beratende und empfehlende Funktion. Zudem wird die Bevölkerung durch Workshops und Informationsveranstaltungen direkt in den Planungsprozess mit einbezogen.¹⁷

Auch die Koordination mit anderen Planwerken wie beispielsweise Nahverkehrspläne, Lärminderungspläne und Luftreinhaltepläne ist von Vorteil. Im Gegensatz zum VEP besitzen diese eine gesetzliche Grundlage und somit einen höheren Grad an Verbindlichkeit. 79 % der Befragten geben an, bereits eine ausreichende Integration von Nahverkehrsplan und Verkehrsentwicklungsplan durchzuführen. Während der NVP primär durch die

¹⁴ Vgl. Gertz, C., Polzin, G. – Straßenverkehrstechnik (12/2009), S. 770

¹⁵ Vgl. Gertz, C., Polzin, G. – Straßenverkehrstechnik (12/2009), S. 770

¹⁶ Vgl. Gertz, C., Polzin, G. – Straßenverkehrstechnik (12/2009), S. 770f

¹⁷ Vgl. Gertz, C., Polzin, G. – Straßenverkehrstechnik (12/2009), S. 772

Verkehrsplanung der Stadt erarbeitet wird, liegt die Zuständigkeit des LMP und des LRP bei der Umweltplanung. Die Verkehrsplanung ist dabei zu 79 % (N = 29) bei der Erstellung des Lärminderungsplans und zu 81 % (N = 26) bei der Erstellung des Luftreinhalteplans involviert. Für eine zukünftig parallele Bearbeitung von VEP und LMP/LRP sprechen sich 64 % der Befragten aus.

Auch eine Abstimmung mit dem Flächennutzungsplan (FNP) ist wünschenswert, da der VEP in mehr als zwei Drittel der Fälle die Datengrundlage für den FNP darstellt. Ebenso können Wechselwirkungen zwischen Verkehr und Raum nicht gelöst werden, wenn die Zusammenhänge vom FNP und VEP nicht gemeinsam erarbeitet werden.¹⁸

Zum damalig betrachteten Zeitpunkt bezogen sich die Betrachtungen lediglich auf die eigenen Gemeindegebiete. Durch die steigende Anzahl an Pendlerverkehren ist eine regionale Abstimmung unabdingbar. Dementsprechend erachten 60 % der Befragten eine Zusammenarbeit mit Nachbarregionen/ -städten als wichtig.¹⁹

Zukünftig werden, laut der Befragten, die Themengebiete Umwelt und Klima, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement sowie der demographische Wandel immer mehr an Bedeutung gewinnen. Auch veränderte Rahmenbedingungen wie Haushaltsdefizite, Stagnation und Schrumpfung der Bevölkerung sowie Abbau von Personal sind zu beachten. Als Hauptprobleme werden hier mangelnde politische Verlässlichkeit und Probleme bei der Umsetzung und Finanzierbarkeit aufgelistet. Um eine Verbesserung der aktuellen Situation erreichen zu können, müssen ein integrierter Planungsansatz, der Ausbau und die Optimierung von Moderation und Öffentlichkeitsarbeit, die Zusammenführung von konsensfähigen Planwerken sowie ein regelmäßiges Monitoring eingeführt werden.²⁰

¹⁸ Vgl. Gertz, C., Polzin, G. – Straßenverkehrstechnik (12/2009), S. 772

¹⁹ Vgl. Gertz, C., Polzin, G. – Straßenverkehrstechnik (12/2009), S. 772f

²⁰ Vgl. Gertz, C., Polzin, G. – Straßenverkehrstechnik (12/2009), S. 773f

3. FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung

Das Hinweispapier wurde von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) vom Arbeitskreis „Hinweise zur Weiterentwicklung der integrierten kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung“ im Arbeitsausschuss „Grundsatzfragen der Verkehrsplanung“ unter der Leitung von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz erarbeitet. Die Veröffentlichung fand im Jahre 2013 statt. In den Hinweisen werden die aktuellen prozessualen, methodischen und inhaltlichen Weiterentwicklungen detailliert dargestellt. Sie beziehen sich primär auf die kommunale und regionale Verkehrsentwicklungsplanung und basieren auf dem „Leitfaden für Verkehrsplanung“ der FGSV aus dem Jahr 2001. Dieser Leitfaden beschreibt die Erarbeitung von Verkehrsentwicklungsplänen im Allgemeinen.

Das Hinweispapier betrachtet unterschiedliche Schwerpunkte, welche sich in folgende Kapitel unterteilen:

- Notwendigkeit der Verkehrsentwicklungsplanung
- Integrationsaspekte der Verkehrsentwicklungsplanung
- Ablauf der Verkehrsentwicklungsplanung
- Unterscheidung von strategisch-konzeptioneller Ebene und Maßnahmenebene
- Ergänzende Hinweise zu Prozess, Verfahren und Organisation der Verkehrsentwicklungsplanung
- Hinweise zu Methoden und Inhalten
- Beachtung stadtstruktureller, siedlungsstruktureller und sonstiger Randbedingungen

Laut FGSV ist die Erstellung eines VEP notwendig, weil er zum einen formelle und informelle verkehrsrelevante Planungen koordiniert und zum anderen die Verbindlichkeit sowie die Rechtssicherheit verkehrlicher Maßnahmen erhöht. Insgesamt stellt die Verkehrsentwicklungsplanung „das zentrale Instrument zur Entwicklung eines effizienten Verkehrssystems“²¹ dar.

Ziel des dritten Kapitels ist es, einen Kriterienkatalog, zur Aufstellung eines VEP, unter Betrachtung der wichtigsten Punkte des Hinweispapiers aufzustellen. Hierfür werden besonders der Ablauf, die Unterscheidung zwischen den Ebenen, die Integrationsaspekte sowie mögliche Ergänzungen betrachtet.

²¹ FGSV (2013), S.9

3.1 Ablauf der Verkehrsentwicklungsplanung

Der Erste Schritt zur Erarbeitung des Kriterienkatalogs ist, den Ablauf für den VEP aufzuzeigen, welcher als roter Faden für die Erstellung dient. Die FGSV unterteilt den Planungsprozess dabei in fünf Phasen, welche in der folgenden Abbildung dargestellt sind.

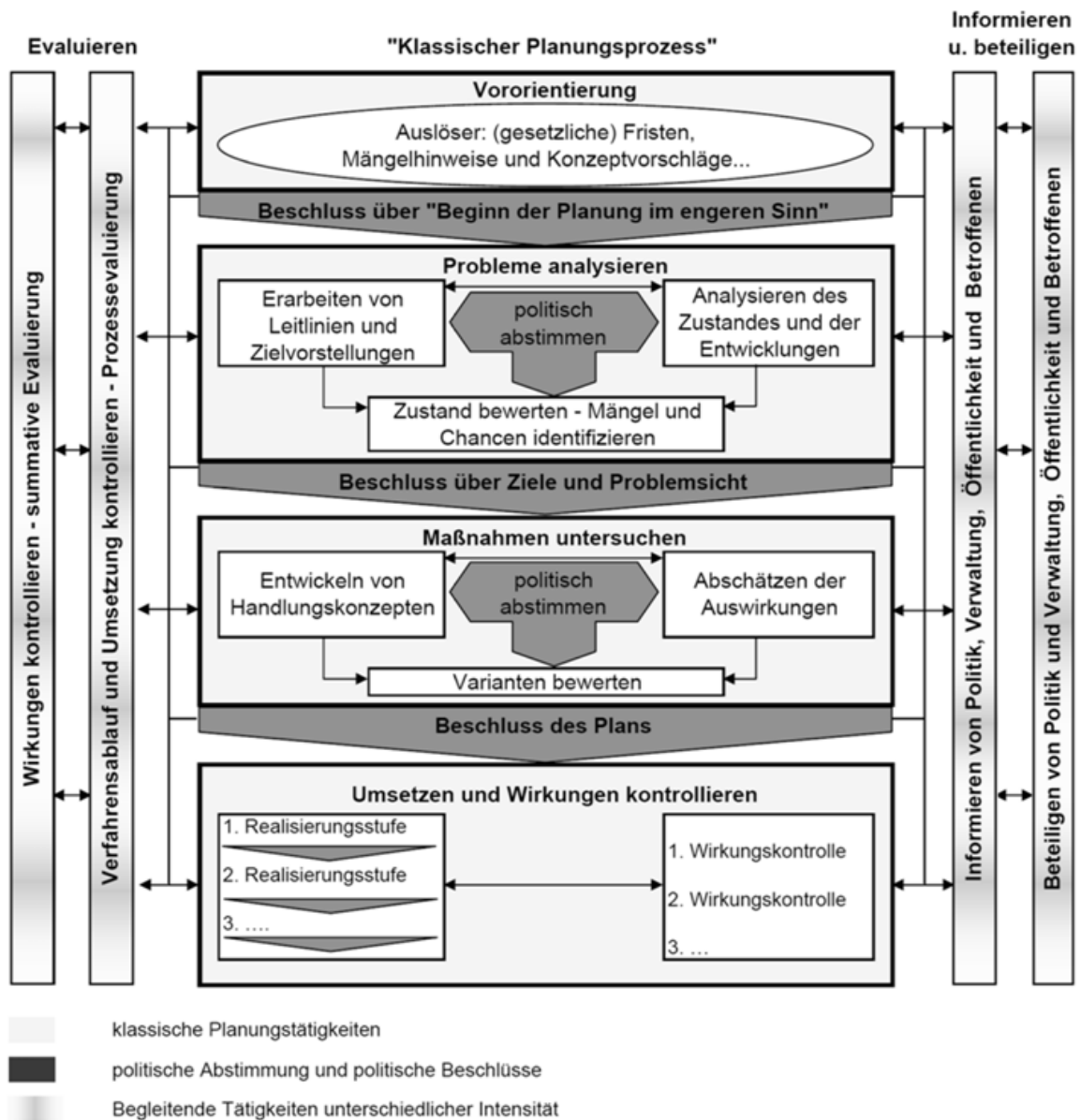


Abbildung 2: Verkehrsplanungsprozess (Holz-Rau, C. FGSV 2001) (Quelle: FGSV (2013), S.15)

Beginnend mit der **Vororientierung** wird der Prozess vorstrukturiert. In dieser Phase ist es wichtig, eine verbindliche Legitimation als Beschluss über den „Beginn der Planung im engeren Sinn“ einzuholen. Es wird eine grobe Abschätzung des Aufwands und dem einhergehenden Zeitbedarf definiert. Auf dieser Basis können im Vorfeld erforderliche personelle Ressourcen und finanzielle Mittel generiert werden. Außerdem muss eine Projektstruktur inklusive einer notwendigen Projektleitungsstruktur mit individuellen

Zuständigkeiten detailliert festgelegt werden. Dabei besteht zusätzlich die Notwendigkeit eines Beteiligungskonzepts zur Einbindung von Fachämtern, der Politik und der Öffentlichkeit. Als weitere wichtige Größe ist der Planungsraum zu definieren. Dabei muss der Unterschied der administrativen Grenze (politisch) zum betrachtenden Untersuchungsraum beachtet werden. Während die administrative Grenze eindeutig durch politische Entscheidungsgremien definiert ist, muss das Untersuchungsgebiet unter Umständen weiträumiger abgesteckt werden. An oberster Stelle steht die ganzheitliche Betrachtung der Verkehrsverflechtung. Beschlüsse für routinemäßig betriebene Fortschreibungen sind sinnvoll. Ebenfalls müssen eine Qualitätssicherung sowie die Festlegung von Standards für den Fall einer Neuvergabe stattfinden.²²

Anschließend findet die **Problemanalyse** statt. Wesentlich sind hierbei eine Zustandsanalyse, die Zielformulierung und die Ermittlung der Qualitätsprofile unter besonderer Berücksichtigung von zu behebenden Mängeln. Dabei werden ein Leitbild für die strategisch-konzeptionelle Ebene erstellt, das aktuelle Verkehrsgeschehen analysiert sowie operative Ziele festgelegt. Es wird erörtert, welche Punkte in Eigenleistung erbracht werden können und welche Aufgaben an externe Planungsbüros vergeben werden sollen. Darüber hinaus werden Ziele festgelegt und ein Leistungsverzeichnis sowie ein Arbeitsprogramm erstellt.²³

In der Phase der **Maßnahmenuntersuchung** werden unterschiedlichste Szenarien, Maßnahmenbündel und bzw. oder Planfälle entwickelt. Wichtig ist, dass die unterschiedlichen Wirkungen später verglichen und bewertet werden können. Betrachtet werden Szenarien der künftigen raumstrukturellen Entwicklung und Maßnahmen Szenarien eines möglichen Prognose-Nullfalls als Bezugsfall. Ebenfalls sollten Maßnahmenkonzepte und Weiterentwicklungen von Maßnahmen in die Untersuchung einbezogen werden.²⁴

Als viertes werden **Entscheidungen abgewogen und getroffen**. Ziel ist es ein Handlungskonzept für die strategisch-konzeptionelle Ebene und für die zu realisierenden Maßnahmen zu entwickeln. Anschließend erfolgt die Vorstellung des Entwurfs, sodass der VEP final beschlossen werden kann.²⁵

²² Vgl. FGSV (2013), S.15f

²³ Vgl. FGSV (2013), S.17f

²⁴ Vgl. FGSV (2013), S.18f

²⁵ Vgl. FGSV (2013), S.19

Am Ende stehen die **Umsetzung des VEP sowie Wirkungskontrollen** an. Wichtig sind hierbei eine Umsetzungsstrategie mit möglichen Realisierungsstufen und die Verstetigung des gesamten Prozesses der Verkehrsentwicklungsplanung. Auf die Durchführung von Maßnahmen folgen Wirkungskontrollen. Von großer Bedeutung ist hierbei ein Qualitätsmanagement bzw. ein Monitoringprozess. Dies alles erfordert eine stetige Evaluierung. Alle Phasen finden in **politischer Abstimmung** statt.²⁶

3.2 Unterscheidung von der strategisch-konzeptionellen Ebene und der Maßnahmenebene

Sowohl die strategisch-konzeptionelle Ebene, als auch die Maßnahmenebene sind für einen qualitativ hochwertigen VEP wichtig. Dabei sind beide Ebenen eng miteinander verbunden. Ein Erfolg der Planung hängt maßgeblich von der Konsistenz beider Planungsebenen ab. Eine Rückkopplung der erarbeiteten Maßnahmen in die strategisch-konzeptionelle Ebene ist genauso wichtig wie die Rückkopplung langfristiger Planungen bezüglich der Realisierbarkeit in der Maßnahmenebene. Die Übergänge der Ebenen sind fließend.²⁷

Die **strategisch-konzeptionelle Ebene** beinhaltet grundsätzlich langfristige Überlegungen. Hier werden Ziele festgehalten und ein Leitbild dargelegt. Inhaltlich müssen zunächst mögliche Nutzungskonflikte geklärt werden. Außerdem werden Handlungskonzepte für alle Verkehrsträger inklusive Wechselwirkungen aufgestellt. Es bestehen kontinuierliche und periodische Aufgaben. Die Ergebnisse der strategisch-konzeptionellen Ebene stellen die Basis für die Maßnahmenebene dar. Um die Aktualität der Maßnahmen zu wahren, ist eine dauernde Kontrolle der Daten notwendig. Hierdurch entsteht ein fortlaufend zu betreibendes, rollendes System. Mögliche Fortschreibungserfordernisse müssen in regelmäßigen Abständen öffentlich diskutiert und gegebenenfalls politisch beschlossen werden. Die Verantwortung liegt beim Planungsträger, wobei die Bildung einer Arbeitsgruppe empfehlenswert ist.²⁸

Die Schwerpunkte der **Maßnahmenebene** werden im Idealfall bereits in der strategisch-konzeptionellen Ebene festgelegt. In der Maßnahmenebene werden die einzelnen Maßnahmen konkretisiert und Pläne, wie z.B. Parkraumkonzepte oder Radverkehrskonzepte, erstellt. Es werden Untersuchungen von technischen, finanziellen, rechtlichen und organisatorischen Einflüssen durchgeführt. Maßnahmenplanungen haben einen Anfang und enden mit der

²⁶ Vgl. FGSV (2013), S.20f

²⁷ Vgl. FGSV (2013), S.21ff

²⁸ Vgl. FGSV (2013), S.15

Umsetzung sowie einem Realisierungsbezug. Am Ende dieser Ebene sind die Ergebnisse für die Verkehrsteilnehmer spürbar.²⁹

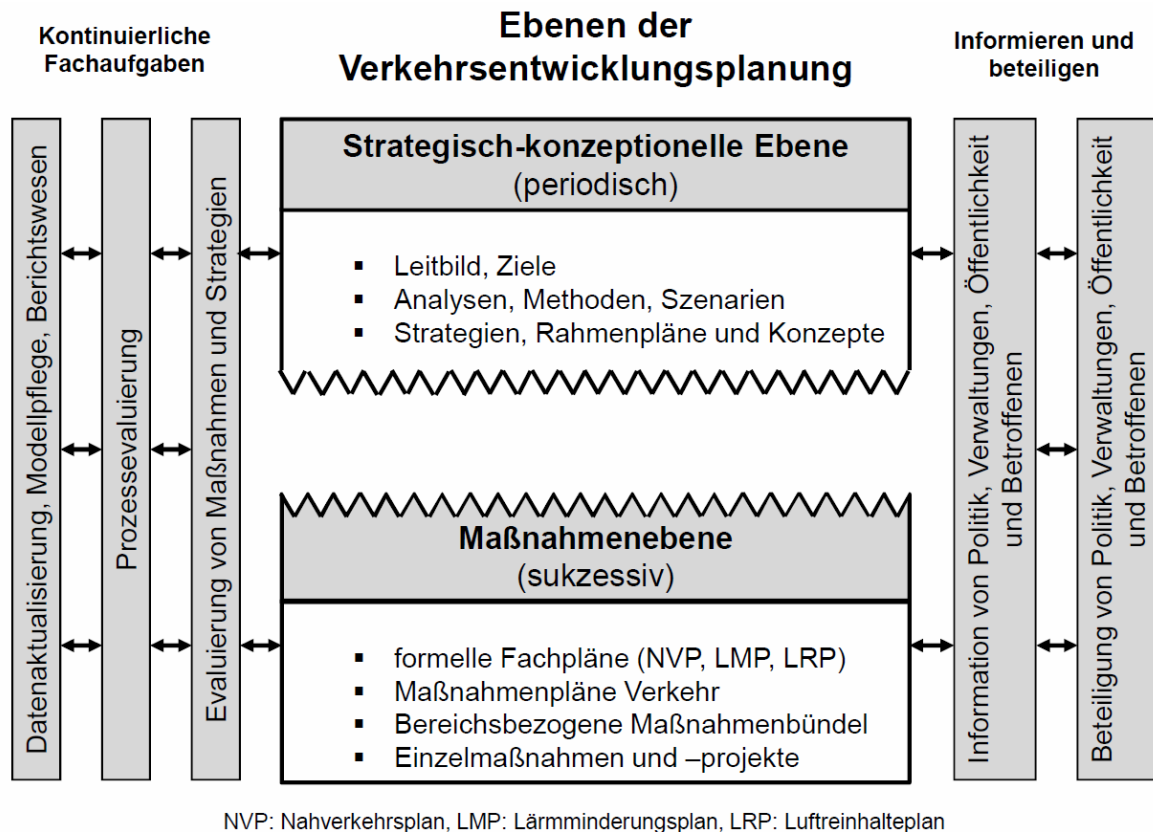


Abbildung 3: Ebenen der Verkehrsentwicklungsplanung (Quelle: FGSV (2013), S. 22)

Die Abbildung 3 zeigt die Abgrenzung der beiden Ebenen auf. Sie sind in Abhängigkeit von den zu untersuchenden Fragestellungen, der Stadtgröße und der Verwaltungsstruktur zu betrachten. Es gilt, je größer der Planungsraum, desto höher liegt der Fokus auf der strategisch-konzeptionellen Ebene. Allgemein soll ein kontinuierlicher Prozess etabliert werden. Dieser ist sowohl langfristig, als auch umsetzungsorientiert zu planen, wobei die Ergebnisse beider Ebenen kompatibel sein müssen. Eine einheitliche Datenbasis für weitere Fachpläne ist ebenso wichtig, wie die Integration und Koordinierung der in der Abbildung aufgeführten, verkehrsbezogener Fachpläne.³⁰

3.3 Integrationsaspekte der Verkehrsentwicklungsplanung

Neben den Ablaufphasen der FGSV und der strategisch-konzeptionellen Ebene und der Maßnahmenebene sollte sich auch an den Integrationsaspekten orientiert werden. Die

²⁹ Vgl. FGSV (2013), S.25f

³⁰ Vgl. FGSV (2013), S.26f

Nutzung der Integrationsaspekte bzw. Qualitätsmerkmale ist ein Indiz für einen qualitativ hochwertigen VEP. Insgesamt wird zwischen neun Integrationsaspekten unterschieden, die in Abbildung 4 aufgezeigt werden. Im folgenden Text werden sämtliche Qualitätsmerkmale erläutert.

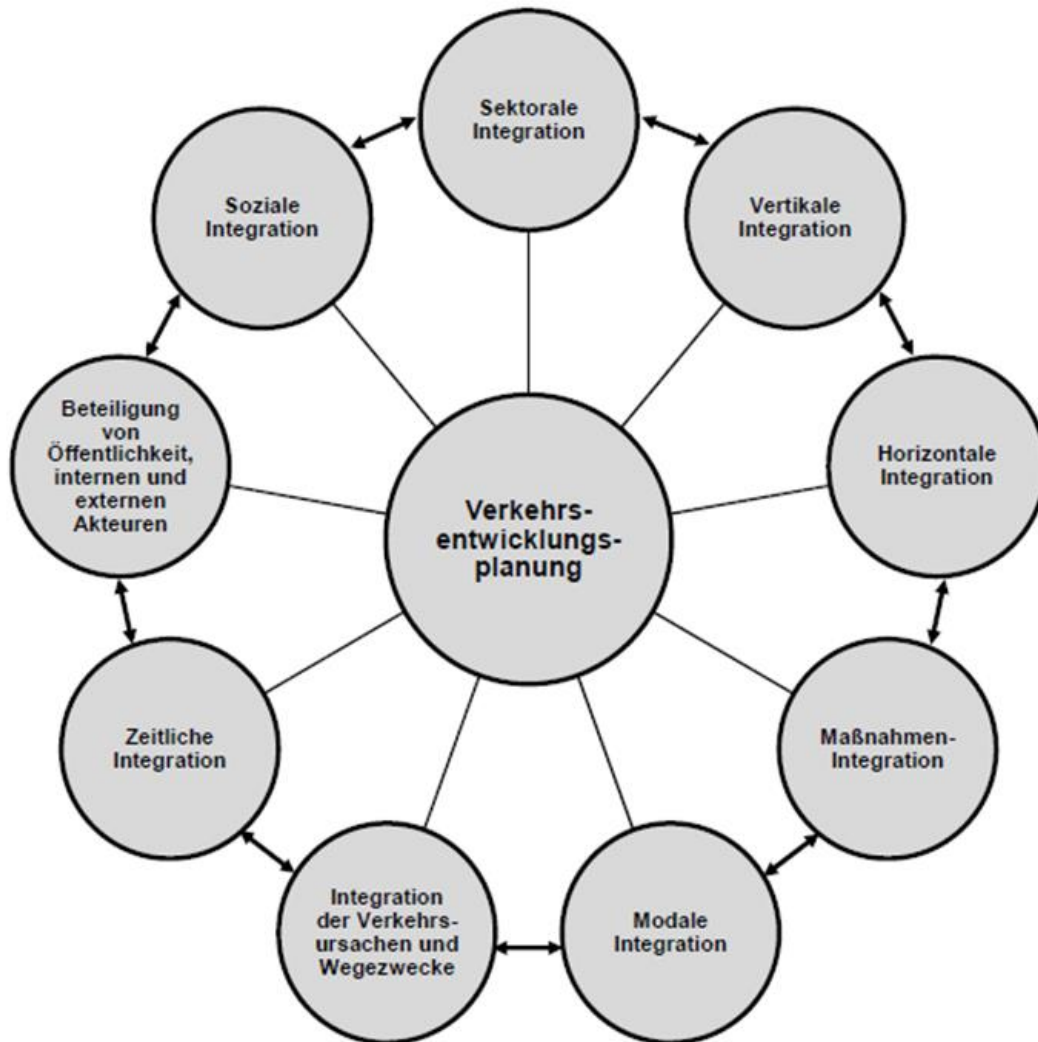


Abbildung 4: Integrationsaspekte der Verkehrsentwicklungsplanung (Quelle: FGSV (2013), S. 11)

Die **sektorale Integration** beinhaltet Ziele und Vorgaben verkehrsrelevanter Fachplanungen, der Orts- und Stadtentwicklung, der Planungen zum Klima- und Gesundheitsschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung, Energie- und Ressourceneffizienz) sowie Randbedingungen der Finanz- und Investitionsplanung. In der **vertikalen Integration** werden Abhängigkeiten und Zusammenhänge von über- und untergeordneten Planungsebenen berücksichtigt.³¹

³¹ Vgl. FGSV (2013), S.11f

Die Einbindung des Verkehrsentwicklungsplans in den städtischen bzw. den regionalen Zusammenhang und die Beachtung von benachbarten Planungsräumen findet in der **horizontalen Integration** statt. Gegebenenfalls besteht die Möglichkeit der Erstellung von gemeinsamen Plänen und/oder Handlungskonzepten.³²

In der **Maßnahmenintegration** wird ein ganzheitliches Handlungs- und Maßnahmenkonzept, mit „harten“ und „weichen“ Maßnahmen, aufgestellt. Wichtig ist dabei unter anderem die Entwicklung und Förderung einer kommunalen und regionalen Mobilitätskultur, welche die gegenseitige Rücksichtnahme und das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer in den Mittelpunkt stellt.³³

Ein weiteres Qualitätsmerkmal ist die Betrachtung aller Verkehrsteilnehmer im Zusammenhang, d. h. die Verknüpfung aller Teilverkehrssysteme. Dies wird als **modale Integration** definiert. Es beinhaltet den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Rad- und Fußverkehr sowie den Güterverkehr zu einem ganzheitlichen Gesamtverkehrssystem.³⁴

Bei der **Integration der Verkehrsursachen und Wegezwecke** werden die verschiedenen Wegezwecke im Personen- und Güterverkehr in Bezug auf die Ursachen betrachtet. Darüber hinaus werden Planungen mit Siedlungsentwicklungen und Standortkonzepten aus verkehrlicher Sicht abgestimmt. Einflussgrößen wie Mobilitätsverhalten, Demographie, Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie ggf. auftretende verkehrsrelevante Änderungen der Rahmenbedingungen spielen ebenfalls eine Rolle.³⁵

Auch in der Verkehrsentwicklungsplanung ist ein Qualitätsmanagement von großer Bedeutung. In der **zeitlichen Integration** sind sowohl kontinuierliche, als auch periodische Datenbeschaffungen und Kurzpflüge sowie die Aktualisierung von Modellparametern und -elementen zentrale Bestandteile. Die Evaluierung von Maßnahmenwirkungen, Arbeitsprozessen und einer möglichen (Teil-)Fortschreibung sind dabei wegweisend.³⁶

³² Vgl. FGSV (2013), S.13

³³ Vgl. FGSV (2013), S.13

³⁴ Vgl. FGSV (2013), S.13

³⁵ Vgl. FGSV (2013), S.13

³⁶ Vgl. FGSV (2013), S.13

Je umfangreicher die **Beteiligung der Öffentlichkeit, interner und externer Akteure** (Politik, Öffentlichkeit, Betroffene, Initiativen, Interessensgruppen und Verbände) ist, desto aussagekräftiger ist der VEP am Ende. Eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit der Umsetzung und der Fortschreibung führt später zu einer besseren Annahme der geplanten Maßnahmen durch die Bevölkerung.³⁷

Durch eine **soziale Integration** soll für die gesamte Bevölkerung Mobilität und die Möglichkeit der Teilhabe an Aktivitäten im öffentlichen Leben gewährleistet werden. Es werden alle Altersgruppen und ethnischen Gruppierungen sowie Belange der Geschlechterneutralität (Gender-Mainstreaming) und der Barrierefreiheit bei allen Handlungskonzepten und Maßnahmen einschließlich deren Wirkungen berücksichtigt.³⁸

3.4 Ergänzende Hinweise zu Prozess, Verfahren und Organisation der Verkehrsentwicklungsplanung

Information, Beteiligung und Kooperation

Für einen von allen Seiten der Gesellschaft akzeptierten VEP sind die Klärung von Interessenslagen und Betroffenheit, ebenso wie Interessenausgleiche und Konsensbildungen unabdingbar. Dafür ist eine interaktive und beteiligungsorientierte Planung notwendig. Wie im Kapitel 3.3 bereits erwähnt, ist die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie interner und externer Akteure ratsam und während des gesamten Planungsprozesses sicherzustellen. Siehe hierzu die nachfolgende Abbildung 5 zu den Beteiligungsebenen.

Vor Beginn der Arbeiten empfiehlt es sich, eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe aufzustellen. Außerdem besteht die Möglichkeit einen externen Arbeitskreis (Beirat), bestehend aus Interessensgruppen, Institutionen und Verbänden, in den Prozess und in die Meinungsbildung zu integrieren. Um das Konfliktpotenzial zu reduzieren und die Akzeptanz für Kompromisslösungen zu stärken, sollte ein strategisches Beteiligungskonzept, welches die Einbindung der Kommunalpolitik und aller gesellschaftlich relevanten Gruppen anstrebt, erstellt werden.

³⁷ Vgl. FGSV (2013), S.13f

³⁸ Vgl. FGSV (2013), S.14

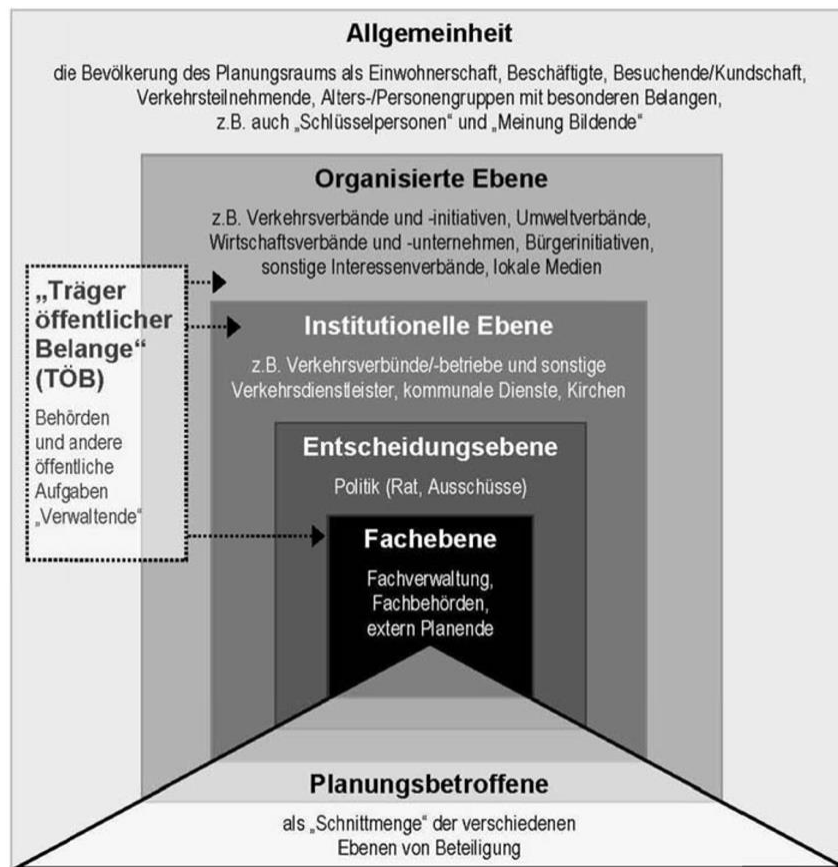


Abbildung 5: Ebenen der Beteiligung (Quelle: Schäfer, K.-H. (2009), S.9)

Integration und Einordnung gesetzlich vorgeschriebener Planwerke mit Verkehrsbezug

Im vorherigen Kapitel 3.3 wurde bei der sektoralen und vertikalen Integration bereits auf weitere, gesetzlich vorgeschriebene Fachpläne eingegangen. Diese sollten besonders auf der Maßnahmenebene zusammengeführt und koordiniert werden. Eine starke Vernetzung in den Zielen und am Ende in den Maßnahmen ist von Vorteil.

Der Nahverkehrsplan (NVP) stellt dabei einen sektoralen Teilplan des VEP dar. In der strategisch-konzeptionellen Ebene müssen gesamtverkehrliche Daten und Zielvorgaben bereitgestellt werden. Ideal ist es, wenn das Handlungskonzept des VEP für den Nahverkehr als infrastrukturelle Basis für den NVP genutzt wird. Sobald es möglich ist den NVP als Bestandteil der Maßnahmenebene zu berücksichtigen, sollte dies eingeführt werden. In der Regel ist dies bei Landkreisen und kreisfreien Städten der Fall, da diese gleichzeitig die Verantwortung für den Nahverkehrsplan und den Verkehrsentwicklungsplan haben.

In Bezug auf den Luftreinhalteplan (LRP) sind Emissionsgebote und gesetzlich fixierte Immissionsgrenzwerte ohne Abwägungsspielraum zu übernehmen. Die einheitliche Datenbasis des Verkehrsentwicklungsplans kann für den LRP übernommen werden. Dies ist

arbeitsökonomisch und führt zu einer Kostenreduzierung. Eine widerspruchsfreie und rechtssichere Beurteilung von Luft- und Lärmbelastung ist nur durch die Nutzung von einheitlichen Daten möglich.

Bei dem Flächennutzungsplan (FNP) sind die Maßnahmen für die Hauptverkehrswegenetze nach dem Baugesetzbuch ein vorauslaufender Bestandteil. Ebenso ist eine generelle Abstimmung von Stadtentwicklung und Verkehr von Vorteil.

Zusammengefasst soll die Datenbasis der Maßnahmenebene auf den sektoralen Fachplänen aufbauen bzw. auf sie verweisen und umgekehrt. Durch eine koordinierte und parallele Bearbeitung wird im Gesamten ein kostenreduzierender und qualitätssichernder Synergieeffekt ermöglicht.³⁹

Evaluierung der Verkehrsentwicklungsplanung

Maßnahmen und deren Wirkungen sollten evaluiert werden, was in diesem Fall eine genaue Betrachtung der Wirkungszusammenhänge bedeutet. Dafür wird ein Monitoring durchgeführt, welches die Kennwerte für Mobilität und Verkehr beobachtet. Die Grundlage dabei beruht auf einer regelmäßigen Bereitstellung erforderlicher Basisdaten, die im Wesentlichen durch Haushaltsbefragungen, Verkehrszählungen und Strukturdaten gewonnen werden können. Einige Kommunen verfügen dabei bereits über ein Monitoringsystem. Die im Monitoring festgestellten Veränderungen können Mängel und Folgeschäden in der Verkehrsplanung vermeiden oder sogar eliminieren.

Die gesamte Evaluierung unterscheidet sich dabei in **Prozess- und Wirkungsevaluation**. Der Kern der **Prozessevaluation** ist dabei die Frage nach der Zielverfolgung und -erreichung bezüglich der Dauer, dem Prozessablauf, der Beteiligung und der Akzeptanz. Dabei muss der ganze Prozess, von der Vororientierung bis hin zur Maßnahmenumsetzung, betrachtet werden. Die Evaluierung umfasst nicht nur sämtliche Arbeitsabläufe, sondern auch deren Beurteilungen durch die Akteure. Die Zufriedenheit der Akteure ist dabei von großer Bedeutung. Eine Unzufriedenheit könnte die Akzeptanz und Glaubwürdigkeit des Verkehrsentwicklungsplans in erheblichem Maße gefährden. Durch Befragungen können Unstimmigkeiten frühzeitig diagnostiziert werden.

Die **Wirkungsevaluation** spielt sich hingegen primär auf der Maßnahmenebene ab und analysiert die erzeugten Wirkungen von Maßnahmenbündeln in Bezug auf die Planziele.

³⁹ Vgl. FGSV (2013), S.28f

Diese Art der Evaluierung erfolgt in der Regel in zwei Schritten. Erstens werden Nettoeffekte von Maßnahmen durch Befragungen oder Messungen ermittelt. Diese werden mit vorherigen Daten unter Abzug von externen Einflüssen verglichen. Abschließend wird kontrolliert, ob die aus dem Wirkungsmodell abgeleiteten Hypothesen zutreffen. In einem zweiten Schritt werden Analysen in Bezug auf die Wirkung, den Nutzen und die Kosten durchgeführt. Von großem Interesse sind hier die Wirksamkeit (Effektivität) sowie die Wirksamkeit bezogen auf den Mitteleinsatz (Effizienz der Maßnahmenwirkung).

Die folgende Abbildung stellt den Evaluierungsablauf grafisch dar.



Abbildung 6: Evaluierungsfelder (Quelle: FGSV (2013), S.31)

Sobald festgestellt wird, dass der Planungsprozess oder die Maßnahmen ihre Wirkung verfehlen, muss reagiert werden. Die Maßnahmen, die Zielfestlegung oder die Auswahl der Indikatoren müssen angepasst werden.⁴⁰

⁴⁰ Vgl. FGSV (2013), S.29ff

3.5 Hinweise zu Methoden und Inhalten

Regelmäßige Erhebung und Bereitstellung von Daten

Verkehrsplanungen aller Art basieren auf datengestützten und differenzierten Betrachtungen. Die Qualität der Untersuchungen und der Maßnahmen im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplans hängt maßgeblich von der Qualität der Basis- sowie Eingabedaten ab. Für die Gewährleistung der Qualität sind kontinuierliche und periodische Analysen, Aktualisierungen und Bereitstellungen notwendig. Alle Fakten müssen vollständig, konkret und aktuell erhoben sein. Eine Vielzahl an Datenanforderungen und -grundlagen sind klassischer Natur. Ebenso werden sekundäre Quellen (z.B. Detektordaten von Lichtsignalanlagen) und Daten Dritter genutzt. Letztere erfordern eine Plausibilitätsprüfung. Ein Wiederholungszyklus der Datenerstellung sollte dabei den Zeitraum von fünf Jahren nicht überschreiten. Eine dauerhafte Aktualität der Daten verhindert zusätzliche Ad-hoc-Erhebungen und -Untersuchungen. Regelmäßige Datenpflege ist ein Ziel der strategisch-konzeptionellen Ebene. Eine Vereinbarung über eine gemeinsame Datennutzung und -pflege von allen Beteiligten wäre optimal. Darüber hinaus ist eine exakte personelle bzw. institutionelle Zuordnung wünschenswert.⁴¹

Nutzung von rechnergestützten Verkehrsmodellen

Grundlegend stellt die Modellierung eines Verkehrsgeschehens ein Hilfsinstrument dar. Dabei werden die Angebots- und Nachfragestruktur sowie komplexe Entscheidungsprozesse im Personen- und Wirtschafts- bzw. Güterverkehr auf der Grundlage von empirischen Daten und Annahmen abgebildet. Eine Dokumentation der Modellannahme, der Modellvalidierung sowie der Einsatzbereiche und Aussagegrenzen ist empfehlenswert. Außerdem sollten bei der Darstellung des Verkehrsgeschehens in einem makroskopischen Verkehrsnachfragemodell folgende vier Stufen berücksichtigt werden:

1. Ermittlung der Wegeanzahl durch eine Berechnung der Verkehrserzeugung
2. Zuordnung des jeweiligen Wegezwecks (Verteilung nach Aktivitäten)
3. Zuordnung der Verkehrsmittelwahl entsprechend der Ortsveränderungen
4. Aufstellung der Streckenbelastung, Verkehrsströme und Reisezeiten

Die Einsatzfelder der Modellierung beziehen sich auf die Analyse des Verkehrsgeschehens in der Ist-Situation sowie im Prognosezustand. Beispielsweise können Veränderungen von Streckenbelastungen, Verkehrsströmen und Reisezeiten sowie deren Wirkungen durch

⁴¹ Vgl. FGSV (2013), S.32f

Angebotsveränderungen im ÖV abgebildet werden. Mit den gewonnenen Ergebnissen können quantitative Bewertungen, Szenarien, Konzepte und Maßnahmen durchgeführt werden. Eine Modellierung ist jedoch nicht immer erforderlich. Wenn ein VEP z.B. für eine Klein- oder Mittelstadt mit dem Fokus auf den nicht motorisierten Individualverkehr (NMIV) und der Stadtraumgestaltung erstellt wird, ist ein Verkehrsmodell selten notwendig. Sobald jedoch der Verkehrsentwicklungsplan als Grundlage für formelle Fachpläne und quantitative Wirkungsermittlungen genutzt wird, ist ein Verkehrsmodell hilfreich. Komplexe Aufgabenstellungen und/oder ein großer Untersuchungsraum sind Zeichen für eine Modellierung. Wichtig ist grundsätzlich die Abwägung zwischen den wirtschaftlichen und zeitlichen Aufwendungen.

Wenn man sich für einen Modelleinsatz im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung entscheidet, sollte diese Entscheidung frühzeitig getroffen werden, um den Prozess nicht unnötig zu verzögern. Auch im Modell müssen sowohl der Planungsraum, als auch das Untersuchungsgebiet mit einbezogen werden. Einsatzfelder und Einsatzgrenzen sollen definiert und beachtet werden. Grundsätzlich sind die Ergebnisse abhängig von der Qualität der Eingabedaten und sollten mit größter Sorgfalt behandelt werden. Da die Erstellung eines Verkehrsmodells einen hohen wirtschaftlichen Aufwand darstellt, ist eine anschließende, kontinuierliche Datenpflege empfehlenswert. Ratsam ist deshalb eine geregelte Federführung, sowohl intern beim Auftraggeber als auch beim möglichen externen Planungsbüro.⁴²

Berücksichtigung nicht verkehrlicher Wirkungen

Ein besonderes Augenmerk bei der Betrachtung der Wirkungen muss auf die **Umweltwirkungen** sowie die sozialen Wirkungen gelegt werden. In Bezug auf die Umwelt ist der Verkehr ein maßgeblicher Verursacher von Umweltbelastungen. Als Ziele sollten dementsprechend der Ressourcenschutz und ein nachhaltiges Handeln gesetzt werden. Die Umweltverträglichkeit muss im Planungsprozess verankert sein und die Abschätzung von Umweltwirkungen sollte als selbstverständlich empfunden werden. Diesbezüglich müssen alle Wirkungen beachtet und bewertet werden. Die primäre Gefahrenquelle für die Umwelt, stellen die immer höher ausfallenden Emissionswerte dar. Diese sollten weitestgehend minimiert werden. Aber auch planungsbedingte Umwelteffekte, wie z.B. der Flächenverbrauch, dürfen nicht außer Acht gelassen werden. Aspekte der Maßnahmenebene, z.B. der Entwurf neuer Hauptverkehrsstraßen, unterliegen zudem der Pflicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

⁴² Vgl. FGSV (2013), S.33ff

Soziale Wirkungen (siehe hierzu auch Kapitel 3.3) sollen die gesellschaftliche Teilhabe aller Personengruppen sichern. Jeder soll gleichermaßen am öffentlichen Leben teilnehmen können. Dabei steht die Erreichbarkeit der sozialen Infrastruktur und zentraler Orte, einschließlich des Arbeitsplatzes, der Bildungs- und Versorgungseinrichtungen, ohne die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Vordergrund. Darüber hinaus ist die Mobilitätssicherung, auch von Personen mit körperlichen Einschränkungen und unter Beachtung des Gleichstellungsgesetzes Fördervoraussetzung und rechtlich verpflichtend.⁴³

3.6 Kriterienkatalog zur Verkehrsentwicklungsplanung

Zur Vereinfachung der Nutzung des FGSV Hinweisepapiers sind in der nachfolgenden Tabelle 1 die wichtigsten Punkte in einem Kriterienkatalog zusammengefasst, die bei der Erstellung eines VEP nach den FGSV Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung berücksichtigt werden sollten. Dieser Katalog beinhaltet die unterschiedlichen Phasen, die da sind Vororientierung, Problemanalyse, Maßnahmenuntersuchung, Abwägen/Entscheiden sowie Umsetzung und Kontrolle. Zu jeder Phase sind verschiedene Aufgaben aufgelistet, welche die in Kapitel 3.3 dargestellten Integrationsaspekte beinhalten.

⁴³ Vgl. FGSV (2013), S.36ff

Kriterienkatalog zur Koordination formell und informell verkehrsrelevanter Planungen			
Nr	Phase	Aufgabe	Detail
1	Vororientierung	Ressourcen generieren	personelle und finanzielle Mittel
2		Erstellung eines Beteiligungskonzepts	Einbindung von Fachämtern, Politik und der Öffentlichkeit
3		Struktur definieren	Projektstruktur, Projektleiterstruktur mit Zuständigkeiten
4		Planungsraum und Untersuchungsraum definieren	Administrative Grenze (politisch) und die Verkehrsverflechtungen beachten
5		Qualitätssicherung	Qualitätsmanagement
6	Problemanalyse	(Verkehrliches) Leitbild	Ziele festlegen
7		Analyse des Verkehrsgeschehens (Angebot und Nachfrage)	aller Verkehrsmittel: zu Fuß, Fahrrad, ÖV, MIV
8			aller Personengruppen
9			Wirtschaftsverkehr
10		Festlegung von operativen Zielen	regionale Verflechtungen
11			Berücksichtigung von Zielsysteme aus anderen Planwerken/Fachplänen (Bund, Länder, Regionalpläne, Flächennutzungspläne)
12			Überprüfung von Zielen aus Vorgänger-VEP
13		Beteiligungskonzept	Einbindung von Fachämtern, Politik und der Öffentlichkeit
14	Maßnahmenuntersuchung	Szenarien der künftigen raumstrukturellen Entwicklung (Basisszenarien)	Verwendung der Datengrundlage aus anderen Fachplänen (Bund, Länder, Regionalpläne, Flächennutzungspläne)
15		Prognose-Nullfall (Prognose-Basisfall)	Berücksichtigung der Vorgaben der übergeordneten Planungen (Bund, Land)
16			Maßnahmen festlegen
17			Prognosehorizont festlegen
18			Handlungskonzept für alle Verkehrsarten
19		Maßnahmenkonzepte als Basis für Maßnahmenszenarien	Entwicklung baulicher, betrieblicher und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen für alle Verkehrsarten
20			Schwerpunkt setzen
21			In Zusammenarbeit mit der Öffentlichkeit und Politik (Beteiligungskonzept beachten)
22		Wirkungsabschätzungen	mit Hilfe von Indikatoren
23			Kosten berücksichtigen
24	Abwägen/ Entscheiden	Handlungskonzept	für alle Verkehrsträger
25		Wechselwirkungen	für alle Verkehrsträger
26		Verkehrsmodelle	Modellierung von Verkehrsgeschehen
27		Umsetzungsstrategien	Realisierungszeiträume
28	Umsetzung und Wirkungskontrolle	Verstetigung des Prozesses	Monitoring (Wirkungs- und Erfolgskontrolle)
29			Berichtspflichten im zuständigen Ratsausschuss, z. B. Vorlage eines Fortschrittsberichtes und eines Infrastrukturberichts alle 2 Jahre
30			Festlegung von Schwerpunktthemen unter Einbeziehung der verwandten Fachpläne NVP, LRP, LMP
31		Evaluierung	Festlegung von Kriterien für die Evaluation
32			Vorher-Nachher-Vergleiche

Tabelle 1: Komprimierter Kriterienkatalog zum FGSV Hinweispapier zur Verkehrsentwicklungsplanung

4. Verkehrsentwicklungsplanung in der Praxis

In diesem Kapitel wird die Anwendung der FGSV Hinweise für Verkehrsentwicklungsplanung in der Praxis untersucht. Es werden abgeschlossene Verkehrsentwicklungspläne, unter Betrachtung des in Kapitel 3.6 definierten Kriterienkataloges, mit den Inhalten des FGSV Hinweispapiers verglichen. Diese Masterthesis wird mit der Unterstützung des Ingenieurbüros SHP Ingenieure erstellt. Die zu untersuchenden VEP beziehen sich somit auf aufgestellte VEP des Ingenieurbüros. Abschließend wird die europäische Variante des VEP, der SUMP, erläutert und die Praxis am Beispiel der schwedischen Stadt Malmö aufgezeigt.

4.1 Allgemein

Verkehrsentwicklungspläne werden von den betrachteten Städten eigenständig erstellt. Solange die personellen Ressourcen vorhanden sind werden die Pläne auch von der Verkehrsplanung der Stadt direkt aufgestellt. In den meisten Fällen werden externe Ingenieurbüros in den Planungsprozess miteinbezogen. Neben den externen Gutachtern und der Stadtverwaltung sollten auch die Öffentlichkeit sowie die Politik mit eingebunden werden.

Bei der Aufstellung ist zu beachten, dass jede Stadt individuell ist. Diese Individualität kann sich auch in den definierten Zielen widerspiegeln. Das Leitbild ist bei dem Planungsprozess wegweisend. Je nach gesetzten Schwerpunkten werden unterschiedliche Bereiche genauer betrachtet. Dabei sollte die Gesamtbetrachtung aller Verkehrsmittel allerdings nicht außer Acht gelassen werden.

4.2 Unternehmensvorstellung - SHP Ingenieure

SHP steht für Schnüll Haller und Partner. Die Ingenieursgemeinschaft wurde im Jahr 1986 unter dem Namen „Schnüll-Haller (GbR)“ von den Namensgebern Univ.-Prof. Dr.-Ing. Robert Schnüll und Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Haller gegründet. Im Jahre 2000 werden Dipl.-Ing. Jörn Janssen und Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thomas Richter Mitgesellschafter. Im Jahr 2007 nennt sich das Unternehmen um. Aus der GbR entsteht SHP Ingenieure. Nachfolgend werden im Jahr 2012 die Mitarbeiter Dr.-Ing. Christian Adams und Dr.-Ing. Daniel Seebo Mitgesellschafter. Neben der Geschäftsführung beschäftigt SHP Ingenieure etwa 30 weitere Mitarbeiter aus den Bereichen Verkehrsplanung, Stadtplanung, Verkehrstechnik und Straßenentwurf sowie etwa 15 Studenten unterschiedlicher Fachrichtungen. Darüber hinaus

sind einige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in berufsständischen Organisationen wie VSVI, FGSV, SRL, DVWG tätig und wirken bei diversen Forschungsarbeiten sowie der Richtlinienarbeit der FGSV mit. Somit ist im Unternehmen stets ein aktueller Kenntnisstand gesichert.⁴⁴

SHP Ingenieure ist deutschlandweit tätig. Zu den Auftraggebern zählen primär Stadtplanungs- und Tiefbauämter aber auch Ministerien und Straßenbauverwaltungen der Städte und Gemeinden. Des Weiteren gehören Nahverkehrsbetriebe, Sanierungsträger und private Investoren zum festen Kundenkreis.

4.2.1 Arbeitsbereiche

Im Allgemeinen ist SHP Ingenieure im Bereich des Verkehrswesens anzusiedeln. Dabei findet eine Unterteilung in folgende drei Bereiche statt:

- Verkehrsplanung
- Straßenentwurf
- Verkehrssteuerung

Die **Verkehrsplanung** sorgt für die Anpassung jeglicher Verkehrssysteme an die sich stetig verändernden Gegebenheiten. Dabei spielen gesellschaftliche Veränderungen eine bedeutende Rolle. Die Verkehrsplanung ist wesentlicher Bestandteil der räumlichen Planung und für die Sicherung der Mobilität der Gesellschaft durch nachhaltige Konzepte verantwortlich.

Wesentliche Aufgaben von SHP Ingenieure sind in diesem Bereich die Erstellung von Verkehrsentwicklungsplänen, Mobilitätskonzepten und Netzplanungen in Bezug auf sämtliche Verkehrsarten, Leistungsfähigkeitsuntersuchungen und Wegweisungssystemen. Aber auch verschiedene Forschungsprojekte und die Verkehrssicherheit gehören zu den zu bearbeiteten Themengebieten.

Beim **Straßenentwurf** arbeitet die Ingenieursgemeinschaft, je nach Größe der Projekte, intensiv mit Stadtplanern und Landschaftsarchitekten zusammen. Ein ganzheitlicher Straßenraumentwurf umfasst dabei eine Konzeptarbeit inklusive Vorplanung. Dabei steht die Kommunikation mit den Betroffenen, der Verwaltung sowie der Politik stets im Vordergrund. Arbeitsfelder sind die Objektplanung von Verkehrsanlagen, Straßen- und Platzgestaltungen,

⁴⁴ Vgl. SHP Ingenieure GbR (o.J.) a

die örtliche Baubeobachtung, Projektsteuerung, der Schallschutz und Sicherheits- sowie Gesundheitsschutzkoordination.

Neben der strategischen Planung, welche häufig mit „harten“ Maßnahmen verbunden ist, bearbeiten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch Teile der **Verkehrssteuerung**. Dabei stehen die Leistungsfähigkeit sowie die sichere Abwicklung des Straßenverkehrs im Vordergrund. Hierbei wird auf die Signaltechnik, Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Netzbeeinflussungsanlagen und dynamische Wegweisungs- und Informationssysteme zurückgegriffen. Konkret werden Konzipierung und Projektierung von Signalsteuerungen und Verkehrs- und Netzbeeinflussungsanlagen sowie Verkehrssimulationen abgebildet. Ebenso werden Wegweisungs- und Informationssysteme für Innenstadt- und Erschließungskonzepte ausgearbeitet.⁴⁵

4.2.2 Referenzprojekte

SHP Ingenieure hat ein stetig steigendes Wachstum an Projekten zu verzeichnen. Mittlerweile werden jährlich mehr als 100 Projekte, unterschiedlichen Aufwands, bearbeitet. Referenzprojekte im Bereich der Verkehrsplanung sind beispielsweise der integrierte Verkehrsentwicklungsplan Hildesheim, der Masterplan Mobilität Arnsberg und das Mobilitätskonzept Bremen.

Der **Integrierte Verkehrsentwicklungsplan 2025** der Stadt **Hildesheim** wurde von SHP Ingenieure konzipiert. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf nachhaltigen Strategien in der Mobilitätsplanung. Dabei sollten die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gestärkt werden und ein neues Verkehrskonzept, auch nach den Leitlinien der Stadtentwicklung und mit dem Fokus sowohl auf einer Förderung des Fuß- und Radverkehrs als auch auf einer Verbesserung des ÖPNV Angebots, entwickelt werden.

Der **Masterplan Mobilität 2030** der Stadt **Arnsberg** wurde als Klimaschutz-Teilkonzept aufgestellt. Vor allem wurde sich beim Planungsprozess mit der Frage zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂ Emission beschäftigt. Somit wurden neben den Potenzialen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes auch Möglichkeiten der Elektromobilität aufgezeigt. Im gesamten werden die Verschiebung der Modal Split Anteile fokussiert, sodass positive Veränderungen in Bezug auf den Klimaschutz stattfinden.

⁴⁵ Vgl. SHP Ingenieure GbR (o.J.) b

Des Weiteren hat das Ingenieurbüro das **Mobilitätskonzept Bremen Neues Hulsbergviertel** erstellt. Auf zwei Dritteln des betrachteten Gebiets befindet sich das Klinikum Bremen-Mitte. Das Hulsbergviertel erstreckt sich über etwa 14 ha Fläche und liegt in zentraler Lage. Ziel ist es, eine nachhaltige Mobilitätsstrategie zu entwickeln. Hierfür wurde ein Mobilitätskonzept mit den Schwerpunkten Verkehrsvermeidung, Stärkung des Umweltverbundes, Mehrfachnutzungen von Stellplätzen und autoarmes Wohnen aufgestellt.⁴⁶

Die Referenzprojekte zeigen, dass sich das Unternehmen auch in der jüngeren Vergangenheit mit Verkehrsentwicklungsplanung und Mobilitätskonzepten auseinandergesetzt hat und stetig an den Inhalten arbeiten. Es wird stetig mit den Inhalten eines VEP gearbeitet, sodass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von SHP Ingenieure über aktuelles Wissen verfügen.

4.3 Verkehrsentwicklungsplanung in der Praxis - SHP Ingenieure

Da bei SHP Ingenieure aktive Mitgliedschaften bei der FGSV bestehen und Prof. Dr.-Ing. Robert Schnüll bei der Erstellung des Hinweispapiers zur Verkehrsentwicklungsplanung mitgewirkt hat, stellt das Ingenieurbüro, mit seinen VEP, stellvertretend ein repräsentatives Praxisbeispiel für die allgemeine Aufstellung von Verkehrsentwicklungsplänen dar. Nachfolgend werden die Verkehrsentwicklungspläne der Städte Ludwigslust, Garbsen und Hannover genauer betrachtet. Alle VEP haben gemeinsam, dass sie im Vorfeld ein externes Ingenieurbüro – SHP Ingenieure – mit in die Planung einbezogen haben, welches in enger Abstimmung mit den Städten die Erstellung durchgeführt hat.

Die nachfolgend betrachteten Verkehrsentwicklungspläne sind im Zeitraum 2010 bis 2017 aufgestellt worden. Sie stellen eine Bandbreite unterschiedlichster Arten von Städten dar, die individuelle Ziele verfolgen. Dabei möchte jeder sein Gesamtverkehrskonzept im Allgemeinen abstimmen. Es werden eine Kleinstadt (Ludwigslust) in Mecklenburg-Vorpommern, eine Mittelstadt (Garbsen) mit regionaler Zugehörigkeit zu einer Großstadt und die Landeshauptstadt Hannover mit über 500.000 Einwohnern betrachtet.

In Bezug auf die Beurteilung der einzelnen Verkehrsentwicklungspläne, ist zu bemerken, dass die Phase der Vororientierung nicht repräsentativ zu bewerten ist, da diese im Vorfeld abgestimmt und nicht im VEP niedergeschrieben wird. Dies trifft ebenfalls auf die Phase der Umsetzung und Wirkungskontrolle zu. Da die VEP noch am Anfang ihrer Nutzung stehen

⁴⁶ Vgl. SHP Ingenieure GbR (o.J.) c

sind viele Ziele noch nicht erreicht. Diese können dementsprechend auch nicht evaluiert werden. In einzelnen Fällen werden in den nachfolgenden Unterkapiteln diesbezüglich Anmerkungen gemacht.

4.3.1 VEP 1: Stadt Ludwigslust – Verkehrsentwicklungsplan 2025

Im Westen Mecklenburg-Vorpommerns, südlich von Schwerin befindet sich die Stadt Ludwigslust. Mit etwa 12.000 Einwohnern stellt sie eine deutsche Kleinstadt dar. Sie erstreckt sich über eine Fläche von knapp 80 km² und zählt zum Landkreis Ludwigslust-Parchim (4.500 km²). Die Stadt liegt verkehrsgünstig im Landkreis Ludwigslust-Parchim an der A 24, zwischen Berlin und Hamburg. Zudem hat die Stadt Ludwigslust ebenfalls einen ICE-Haltepunkt und bietet Pendlern einen gut angebundenen Wohnstandort.

Ludwigslust besitzt einen Gesamtverkehrsplan aus dem Jahr 1992. In diesem Zuge wurden wesentliche Abschnitte des Straßennetzes erneuert. Nachfolgend wurden immer wieder Teilkonzepte für die Innenstadtbereiche erstellt und umgesetzt. Allerdings wurde bis zu dem Verkehrsentwicklungsplan 2025 keine umfassende Verkehrsplanung durchgeführt, welche alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel berücksichtigt.

Der Verkehrsentwicklungsplan wurde 2012 beschlossen und Anfang 2015 abgeschlossen. Der Planungsprozess erstreckt sich somit über einen Zeitraum von etwas mehr als zwei Jahre. Zum Planungsraum wurde neben der Stadt Ludwigslust auch der Landkreis Ludwigslust-Parchim (LUP) mit einbezogen.

Die Aufstellung wurde von der eigens für dieses Projekt definierten Facharbeitsgruppe „Verkehr und Mobilität“ durchgeführt. Diesem projektbegleitenden Arbeitskreis gehören Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung, des Straßenbauamtes, des Verkehrsbetriebs Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP) und des Landkreises LUP an. Darüber hinaus beteiligten sich Vertreter der Politik, ein Interessensvertreter einer Bürgerinitiative und Gutachter in Form des Ingenieurbüros SHP Ingenieure. Es fanden insgesamt sieben Treffen der Fachgruppe statt, die eine enge Abstimmung bezüglich der Durchführung und Zielfindung gewährleisteten.

Nachdem sich die Facharbeitsgruppe zusammengeschlossen hatte, begann der Planungsprozess mit der gemeinsamen Zieleformulierung. Es wurden mögliche Szenarien aufgeführt und mit möglichen Problemfeldern ergänzt. Abschließend wurden Konzepte für die einzelnen Verkehrsmittel aufgestellt. Insgesamt wurde ausführlich über Probleme,

Maßnahmen und Handlungskonzepten diskutiert. Abgeschlossen wurde der VEP mit einem integrierten Handlungskonzept.

Der wegweisende Teil dieses Verkehrsentwicklungsplans ist das Leitbild. Hier wurden die Ziele dargelegt, die gleichzeitig als Abschätzung für die Bewertung von Maßnahmenwirkungen fungieren. Die Ziele wurden zunächst zwischen Wertezielen und planungsorientierte Handlungsziele differenziert. Zu den Wertezielen zählen zum einen Mobilitätschancen für alle Personengruppen und zum anderen die Sicherheit und Unversehrtheit im Verkehr. Die gesellschaftliche Teilhabe beinhaltet Mobilitätsalternativen, Barrierefreiheit und einen kinder- und altengerechten Verkehr.

Planungsorientierte Handlungsziele sind die Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel, ein umweltgerechter Verkehr, die Verbesserung der Infrastruktur zur Stärkung des Wohn- und Arbeitsstandortes und die Integration der Verkehrsplanung in die Stadtentwicklung. Im Detail wurden dabei die Nutzung des ÖPNV, des Rad- sowie Fußverkehrs gestärkt, wobei das größte Potenzial im Radverkehr gesehen wurde. Auch die Berücksichtigung von Umweltqualitätszielen, wie die Lärminderung und der Klimaschutz wurden betrachtet. Nicht zuletzt standen die Stärkung der eigenen Zentralität und des Nahbereichs sowie der Erhalt eines leistungsfähigen Straßennetzes im Zentrum der Bearbeitung.

Bei der **Problemanalyse** wurden ebenfalls alle Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad, ÖV und MIV) sowohl einzeln als auch übergreifend z.B. in Bezug auf Shared Space betrachtet. Alle Verkehrsteilnehmer werden aufgelistet sowie der demografische Wandel erläutert. In Bezug auf den Wirtschaftsverkehr wurden Wirtschaftsbetriebe befragt. Bei der Festlegung von operativen Zielen wurden regionale Verflechtungen mit einbezogen. Neben einer regionalen Wegweisung im Radverkehr wurde im ÖPNV der regionale NVP impliziert. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurde zudem überregional betrachtet. Alle Analysen wurden in enger Zusammenarbeit mit der Stadtentwicklung abgestimmt. Somit wurden auch der Flächennutzungsplan (FNP) und der Lärmaktionsplan (LAP) mit in die Planung eingebunden.

Für die **Maßnahmenuntersuchung** wurden Datengrundlagen aus vorhandenen Planwerken genutzt. Der Prognose-Nullfall bezieht sich auf den aktuellen Stand der Verkehrsplanung Ludwigslusts ohne zusätzlich mögliche Maßnahmen einzubeziehen. Maßnahmen, die bereits festgelegt waren bzw. sich schon in der Umsetzung befanden wurden hingegen hinzugezogen.

Die Handlungskonzepte beziehen sich allerdings lediglich auf den Pkw Verkehr. Der Prognosehorizont wurde auf 13 Jahre festgelegt. Die anschließend entworfenen Maßnahmenkonzepte wurden für jedes Verkehrsmittel einzeln aufgestellt. Sie beinhalten allesamt bauliche und betriebliche Maßnahmen. Der Schwerpunkt wurde dabei auf die Nachhaltigkeit gesetzt. Alle Maßnahmen wurden in enger Zusammenarbeit mit der Facharbeitsgruppe zusammengefasst. In Bezug auf Wirkungsabschätzungen ist zu erwähnen, dass mögliche Verkehrsverflechtungen definiert wurden. Kosten wurden hierbei nicht explizit erwähnt.

Bei dem **Abwägen und Entscheiden** wurde im Fazit ein integriertes Handlungskonzept erstellt. Insgesamt wird sich, nach Ausführung der Maßnahmen, der motorisierte Individualverkehr reduzieren. Für die Erarbeitung wurde auf ein bereits erstelltes Verkehrsmodell zurückgegriffen. Da die Förderung des Radverkehrs im Fokus stand wurde für den Radverkehr zusätzlich eine Umsetzungsstrategie mit Realisierungszeiträumen erstellt.

Die Phase der **Umsetzung und Wirkungskontrolle** ist nicht explizit definiert. Während des Bearbeitungsprozesses und besonders in Bezug auf das integrierte Handlungskonzept wurden immer wieder Wirkungskontrollen durchgeführt. Es wurden Rückkopplungen der Maßnahmen auf die zu Beginn definierten Ziele vorgenommen.

Zusammenfassend ist anzumerken, dass in diesem Verkehrsentwicklungsplan einige Integrationsaspekte aufgenommen wurden. Besonders positiv ist die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie interner und externer Akteure zu benennen. Auch die sektorale und horizontale Integration wurde intensiv beachtet. Verkehrsursachen und Wegezwecke wurden besonders im Pendlerverkehr aufgezeigt. Positiv ist zudem die soziale Integration zu erwähnen. Obwohl alle relevanten Verkehrsmittel, inklusive des Wirtschaftsverkehrs, in der Analyse aufgezeigt wurden, bezieht sich die Maßnahmenintegration im Handlungskonzept des Prognose-Nullfalls lediglich auf den Pkw-Verkehr. Auch das integrierte Handlungskonzept wurde im Fazit eher kurzgehalten.

Insgesamt enthält dieser Verkehrsentwicklungsplan mehrere erwähnenswerte positive Punkte. Zum einen werden verschiedene Planwerke miteinbezogen, ein Facharbeitskreis hat gemeinsam Entscheidungen getroffen und auf ein nachhaltiges Handeln wurde Wert gelegt. Es wurden sowohl strategisch-konzeptionelle Planungen (Befragungen zur Verkehrsnachfrage sowie die Nutzung eines Verkehrsmodells) durchgeführt als auch Maßnahmen definiert. Allgemein liegt der Fokus jedoch auf der Maßnahmenebene.

4.3.2 VEP 2: Stadt Garbsen – Mobilitätskonzept 2030

Garbsen ist eine selbstständige Gemeinde mit knapp 63.000 Einwohnern. Sie ist in 13 Stadtteile unterteilt und erstreckt sich über eine Fläche von knapp 80 km². Die Mittelstadt befindet sich nordwestlich der Landeshauptstadt Hannover und gehört zur Region Hannover. Garbsen liegt verkehrsgünstig - die B 6 führt quer durch die Stadt und südlich verläuft die A 2 mit der Anschlussstelle Garbsen. In Bezug auf den öffentlichen Verkehr ist die Stadt an das Straßenbahnnetz der Stadt Hannover angebunden. Zudem verkehren Busse innerhalb der Stadt sowie in die umliegenden Nachbarstädte.

Die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans begann im Jahr 2015 mit dem Beschluss und anschließender Datensichtung und -aufbereitung. Abgeschlossen wurde der Plan im Jahr 2016. Der Planungsprozess beläuft sich insgesamt auf eineinhalb Jahre. Der VEP wurde von der Stadt Garbsen in Auftrag gegeben. Zu Beginn wurde diesbezüglich ein Arbeitskreis bestehend aus der Stadtverwaltung, der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei, der Politik, Interessensvertreter und den Gutachtern von SHP Ingenieure gegründet.

Das Mobilitätskonzept der Stadt Garbsen zeigt sowohl Strategien als auch Maßnahmen auf. Diese dienen der zukünftigen und dabei nachhaltigen Gestaltung der Mobilität. Das Konzept wurde auf der Ebene der Flächennutzungsplanung erstellt. Ziel ist es, eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsmittel darzustellen.

Dafür wird zunächst die **Problemanalyse** in Form einer Bestandsaufnahme durchgeführt, der Planungsraum benannt und das Leitbild erstellt. Es werden alle Daten zusammengestellt, welche für die Aufstellung von Bedeutung sind. Dabei werden die Bevölkerungsentwicklung (unter der Betrachtung des demografischen Wandels) und alle Fachpläne, die den Planungsraum betreffen hinzugezogen. Dazu gehören:

- der Flächennutzungsplan (FNP),
- der Verkehrsentwicklungsplan Pro Klima Region Hannover (VEP Pro Klima),
- der Nahverkehrsplan Region Hannover (NVP),
- der Lärmaktionsplan Garbsen (LAP),
- der bislang gültiger Verkehrsentwicklungsplan (VEP),
- das integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK),
- das Handlungskonzept zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs in Garbsen,
- sowie städtebauliche Planungen.

Der Prognosehorizont wurde mit 15 Jahren festgelegt. Außerdem wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt, wobei u.a. der Modal Split, die Verkehrsmittelwahl, der Verkehrszweck, die Wegelängen sowie die Anzahl der Wege erfragt wurden. Bei der Zielfindung wurde zwischen einem Oberziel, Wertezielen und Handlungszielen differenziert. Das Planungsleitbild lautet wie folgt:

Das Mobilitätskonzept dient der Stärkung und Entwicklung der Stadt Garbsen in der Region Hannover als Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort.

Es werden die Mobilitätschancen aller Verkehrsteilnehmer betrachtet, die Verkehrssicherheit beleuchtet, der Klimaschutz sowie die Stadt- und Verkehrsentwicklung berücksichtigt.

Nach der Zielsetzung folgt die **Maßnahmenuntersuchung** mit möglichen Prognoseplanfällen. Es wird zunächst zwischen einem Trend- und einem Zielszenario unterschieden. Somit werden auch zwei Prognose-Nullfälle dargestellt. Hierbei wird das Straßennetz mit Hilfe eines Verkehrsmodells analysiert. Zudem werden drei Planfälle miteinbezogen.

Anschließend werden die einzelnen Verkehrsbereiche, fließender und ruhender Kraftfahrzeugverkehr, ÖPNV und Radverkehr, untersucht. Hierbei werden zunächst der Analyseverkehr sowie die Netzstrukturen aufgezeigt. Daraus werden wiederum Maßnahmen abgeleitet. Diese werden sowohl als bauliche als auch als betriebliche Maßnahmen aufgelistet. Zudem werden weitere Querschnittsthemen wie die Verkehrssicherheit, altersgerechte Verkehrsplanung, Barrierefreiheit, Elektromobilität und Mobilitätsmanagement im Allgemeinen betrachtet.

Im Bereich des **Abwägen und Entscheiden** werden einzelne Stadtteilkonzepte zusammengefasst. Dabei werden zum einen städtebauliche, straßenräumliche und verkehrliche Situationen aufgezeigt und zum anderen Ziele definiert.

Dieses Mobilitätskonzept wurde in enger Zusammenarbeit mit der Öffentlichkeit erstellt. Außerdem wurden alle relevanten Fachpläne mit einbezogen. Zusätzlich wird insbesondere Wert auf die soziale Integration in Form von individueller Planung für unterschiedliche Altersgruppen und die Betrachtung der Verkehrssicherheit gelegt.

4.3.3 VEP 3: Hannover – Masterplan Mobilität 2025

Die Stadt Hannover ist die Landeshauptstadt von Niedersachsen. Sie ist knapp über 200 km² groß und hat etwa 530.000 Einwohner. Sie gehört, wie die Stadt Garbsen, zur Region Hannover (2.300 km²). Die verkehrsgünstige Lage macht die Großstadt zu einem beliebten Wohn- und Wirtschaftsstandort. Mit der A 2 und der A 7 bietet sie Schnellstraßen sowohl für Ost-West- als auch Nord-Süd-Verbindungen. Zudem laufen über den Hauptbahnhof Hannover diverse Fernverkehrsverbindungen, national und international. Innerstädtisch können die Einwohner auf ein weitläufig ausgebautes Straßenbahn- und Bussystem zurückgreifen. Die umliegende Region ist sowohl mit regionalen Bussen als auch durch das S-Bahn-Netz an die Stadt angebunden. Darüber hinaus stellt Hannover mit einem leistungsfähigen Flughafen und der Anbindung an das bundesdeutsche Wassernetz, durch den Mittellandkanal einen attraktiven Wirtschaftsraum dar.

Für die Stadt Hannover ist der Masterplan Mobilität 2025 die strategische Ebene der Verkehrsplanung für die kommenden Jahre. Auf Grund dessen ist die strategisch-konzeptionelle Ebene deutlich ausgeprägter untersucht worden als explizite Maßnahmen zu definieren. Er knüpft an die bisher erstellten Planungs- und Verkehrskonzepte der Stadt Hannover an und legt seinen Fokus auf eine klimaschonendere Mobilität und damit auf eine sich verändernde Verkehrsmittelwahl vom MIV hin zum Fuß- und Radverkehr bzw. dem ÖPNV. In Bezug auf die einzelnen Stadtteile ist der Masterplan lediglich als Rahmenplan mit der Beschreibung von Handlungsfeldern zu betrachten. Er ersetzt nicht die Verkehrsplanung auf dieser Ebene.

Der Planungsprozess begann im Jahr 2009 und erstreckte sich insgesamt über etwa 2 Jahre. Dabei wurde im Vorfeld ein Planungshorizont von 15 Jahren festgelegt. Neben den externen Planungsbüros SHP Ingenieure und Planungsgemeinschaft Verkehr Hannover (PGV) waren ebenfalls Experten aus der Politik, der Verwaltung, verschiedenen Verbänden, Nahverkehrsunternehmen und weiteren Institutionen an der Aufstellung beteiligt. Insgesamt fanden zwölf Mobilitätsforen statt, bei denen Erfahrungen und Erkenntnisse ausgetauscht wurden.

In der veröffentlichten Version des Masterplans sind die Ablaufpunkte der Problemanalyse, Maßnahmenuntersuchung sowie das Abwägen und Entscheiden genauer erläutert. Im Vorfeld wurden zudem einzelne Rahmenbedingungen zum Prozessablauf definiert. Dabei wurde zum einen ein Beteiligungskonzept in Form von einer Arbeitsgruppe der Verwaltung und extern moderierte Mobilitätsforen erstellt. Der gesamte Prozess wurde somit durch stetige

Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Und zum anderen wurde eine enge Zusammenarbeit zwischen der Stadtentwicklung und der Verkehrsplanung definiert. Dementsprechend ist der Masterplan unmittelbar mit den Fachplanungen der Stadt und Region verbunden. Relevante Inhalte der Fachpläne wurden für den Masterplan übernommen. Hierzu zählen zum Zeitpunkt der Planung nachfolgende Fachpläne:

- Flächennutzungsplan (FNP)
- Lärmaktionsplan (LAP)
- Luftreinhalteplan (LRP)
- Nahverkehrsplan (NVP)
- Integrierte regionale Verkehrsentwicklungsplan „pro Klima“ (IVEP)

Der Masterplan Mobilität befindet sich auf der Ebene der Flächennutzungsplanung. Zudem dient der NVP als Grundlage für die Planungen des ÖPNV. Ebenso werden Aussagen und konkrete Handlungsmaßnahmen zur Lärminderung und Luftreinhaltung übernommen. Darüber hinaus werden laufende Planungen und Programme wie z.B. Hannover City 2020+ und das „Leitbild Radverkehr“ aufgegriffen.

Nachdem alle verfügbaren Informationen zusammengetragen wurden, wurde mit der **Problemanalyse** fortgefahren. Hier wurden der Planungshorizont mit 15 Jahren festgelegt und die Ziele, unterteilt nach einem Oberziel, Wertezielen und Handlungszielen, definiert, woraus sich das Leitbild entwickelte. Das Oberziel lautet:

Die Masterplanung Mobilität dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Landeshauptstadt Hannover als zentraler, überregionaler bedeutsamer Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort.

Die Werteziele beinhalten die Verkehrssicherheit und Unversehrtheit, eine integrierte und nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie Mobilitätschancen für alle.

Nachdem die Ziele zusammengefasst sind, wurde eine Analyse der aktuellen Verkehrssituation durchgeführt. Dabei wurde der Zeitraum von 1990 (Beginn der Planung des bislang gültigen VEP) bis zur aktuellen Planung betrachtet. Außerdem wurden die Ergebnisse der deutschlandweiten Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland“ (MID 2002) miteinbezogen. Es folgt eine verkehrsträgerübergreifende Bestandsaufnahme, die durch statistische Grunddaten vervollständigt wurde. Detailliert wurden die Bevölkerung auch in Bezug auf den demografischen Wandel, die Mobilität, die Stadtentwicklung, städtebauliche

Konzepte und Planungen sowie alle Verkehrsmittel (Kfz, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) und das Straßennetz, inklusive des Wirtschafts- und Güterverkehrs aufgezeigt. Ebenfalls wurden Querschnittsthemen wie das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, die Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Gender Mainstreaming betrachtet.

Bei den Prognoseszenarien spielt die Bevölkerung eine große Rolle. Es müssen möglichst genaue Prognosen erstellt werden. Im Fall der Stadt und Region Hannover wurden in den Jahren vor der Aufstellung des Masterplans verschiedene Prognosen erstellt, die zu unterschiedlichen Ergebnissen führen. Für die **Maßnahmenuntersuchung** wird deshalb von einem Mittelwert ausgegangen, welcher einen leichten Anstieg der Stadtbevölkerung und einen leichten Rückgang der Bevölkerung in der Region aufzeigt. Dabei spielt der demografische Wandel eine Rolle. Ebenfalls werden Mobilitätsgewohnheiten, der ÖPNV, Wirtschafts- und Fernverkehr, (Mobilitäts-) Kosten sowie der Modal Split betrachtet.

Auf der Grundlage der Bestandsaufnahme wird zu folgenden Themenfeldern ein integriertes Handlungskonzept, unter der Beteiligung der Arbeitsgruppe und den Mobilitätsforen, aufgestellt. Es wurden Defizite und Potenziale erörtert sowie Handlungsalternativen und mögliche Auswirkungen diskutiert und bewertet.

- Kraftfahrzeugverkehr und Straßennetz
- Wirtschafts- und Güterverkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Verkehrssicherheit
- Barrierefreiheit – Gender Mainstreaming
- Straßenraumgestaltung
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Mit Hilfe des integrierten Handlungskonzepts wurden Handlungsschwerpunkte erarbeitet, für die Einzelmaßnahmen aufgezeigt wurden. Folgende Schwerpunkte wurden gesetzt: Mobilitätschancen, Leitbild Radverkehr, Verkehrskonzept Innenstadt, Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit, Luft, Lärm und Klima sowie die Sicherung der Erreichbarkeit für den Kraftfahrzeugverkehr. Im Bereich Luft, Lärm und Klima sind die Ziele ebenfalls auf der Ebene von Bund, Land und Region verankert.

Das Handlungskonzept stellt nach dem anschließenden **Abwägen und Entscheiden** die Gesamtheit des Masterplans dar und verfolgt das Oberziel des Leitbildes. Im Fazit werden die im Vorfeld definierten Ziele aufgegriffen und mit notwendigen Maßnahmen versehen. Diese wiederum werden mit den Handlungskonzepten verglichen und dahingehend bewertet, ob sie zur Zielerreichung beitragen.

Die **Umsetzung und Wirkungskontrolle** ist eng mit den Handlungsschwerpunkten verbunden. Das Leitbild und die damit einhergehenden Ziele wurden kontinuierlich in den Planungsprozess eingebunden. Somit konnte eine durchgehende Wirkungskontrolle innerhalb des Prozesses gewährleistet werden.

Der Aspekt der Umweltwirkungen in Bezug auf die Reduzierung bzw. Vermeidung von Emission spielt im Masterplan Mobilität eine große Rolle, da dieser die Ziele des 2008 beschlossenen Klimaschutzprogramms mit integriert.

Positiv hervorzuheben ist die Integration aller relevanten Fachplanungen. Dadurch wird gewährleistet, dass die verschiedenen Abteilungen der Stadtverwaltung mit der Region zusammenarbeiten. Ebenso können Synergieeffekte bei Maßnahmen entwickelt und widersprüchliche Handlungskonzepte ausgeschlossen werden. Darüber hinaus begleitet ein Beteiligungskonzept den gesamten Prozess. So konnte die Zustimmung sowohl von der Verwaltung und verschiedenen Interessensverbänden als auch von der Bevölkerung gestärkt werden. Kosten wurden hingegen nicht definiert.

4.4 Herangehensweise – SHP Ingenieure

Durch die Betrachtung verschiedener Verkehrsentwicklungspläne unterschiedlicher Städte kann eine grundsätzliche Herangehensweise des Planungsbüros definiert werden. Die nachfolgende Tabelle 2 zeigt die Wertung der einzelnen Verkehrsentwicklungspläne in Bezug auf den in Kapitel 3.6 zusammengefassten Kriterienkatalog. Dabei wurden die einzelnen Punkte der Phasen Problemanalyse, Maßnahmenuntersuchung und des Abwägens und Entscheidens mit – (wurde gar nicht betrachtet) bis ++ (wurde in vollem Umfang betrachtet) bewertet.

Insgesamt werden die im Kriterienkatalog definierten Inhalte überwiegend angewendet. Besonders die Durchführung der Problemanalyse wurde größtenteils in vollem Umfang betrachtet. Die Maßnahmenuntersuchung weist bei dem Punkt der Kostenabschätzungen eine große Abweichung zum Kriterienkatalog auf. In der Phase des Abwägens und Entscheidens

zeigt sich, dass jede betrachtete Stadt in Besitz eines Verkehrsmodells ist. Umsetzungsstrategien inklusive Realisierungszeiträume werden nur vereinzelt dokumentiert.

Kriterienkatalog zur Koordination formell und informell verkehrsrelevanter Planungen						
Nr	Phase	Aufgabe	Detail	VEP 1	VEP 2	VEP 3
6	Problemanalyse	(Verkehrliches) Leitbild	Ziele festlegen	++	++	++
7		Analyse des Verkehrsgeschehens (Angebot und Nachfrage)	aller Verkehrsmittel: zu Fuß, Fahrrad, ÖV, MIV	+	+	++
8			aller Personengruppen	+	++	+
9			Wirtschaftsverkehr	++	+	++
10		Festlegung von operativen Zielen	regionale Verflechtungen	++	+	++
11			Berücksichtigung von Zielsysteme aus anderen Planwerken/Fachplänen (Bund, Länder, Regionalpläne, Flächennutzungspläne)	+	++	++
12			Überprüfung von Zielen aus Vorgänger-VEP	0	++	++
13		Beteiligungskonzept	Einbindung von Fachämtern, Politik und der Öffentlichkeit	++	++	++
14	Maßnahmenuntersuchung	Szenarien der künftigen raumstrukturellen Entwicklung (Basisszenarien)	Verwendung der Datengrundlage aus anderen Fachplänen (Bund, Länder, Regionalpläne, Flächennutzungspläne)	+	++	++
15		Prognose-Nullfall (Prognose-Basisfall)	Berücksichtigung der Vorgaben der übergeordneten Planungen (Bund, Land)	0	0	+
16			Maßnahmen festlegen	+	++	--
17			Prognosehorizont festlegen	++	++	++
18			Handlungskonzept für alle Verkehrsarten	0	0	++
19		Maßnahmenkonzepte als Basis für Maßnahmenszenarien	Entwicklung baulicher, betrieblicher und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen für alle Verkehrsarten	+	++	+
20			Schwerpunkt setzen	++	0	++
21			In Zusammenarbeit mit der Öffentlichkeit und Politik (Beteiligungskonzept beachten)	++	++	++
22		Wirkungsabschätzungen	mit Hilfe von Indikatoren	0	--	+
23			Kosten berücksichtigen	--	--	--
24	Abwägen/Entscheiden	Handlungskonzept	für alle Verkehrsträger	0	+	++
25		Wechselwirkungen	für alle Verkehrsträger	0	--	++
26		Verkehrsmodelle	Modellierung von Verkehrsgeschehen	+	++	+
27		Umsetzungsstrategien	Realisierungszeiträume	0	-	0
				+	+	+

Tabelle 2: FGSV Kriterienkatalog mit der Bewertung der SHP Verkehrsentwicklungspläne

Im Detail weisen die betrachteten VEP einen Planungshorizont von 12 bis 15 Jahren auf. Dabei gilt, je größer die betrachtete Stadt und je ausgeprägter die strategisch-konzeptionelle Ebene definiert wurde, umso höher ist der Planungshorizont gewählt.

Zudem werden Verflechtungen mit Nachbarregionen/-städten, sei es auf Grund von gemeinsamen ÖPNV-Angeboten oder Pendlerverkehren betrachtet. Diese Betrachtungen sind individuell ausgeprägt. Ebenfalls werden Verkehrsmodelle im individuellen Maß genutzt.

Nebestehende Fachpläne mit Verkehrsbezug werden in allen betrachteten VEP intensiv mit eingebunden. Sie werden anfangs im Allgemeinen vorgestellt und im Verlauf immer wieder mit eingebunden. Einzelne Ziele finden sich auch im Verkehrsentwicklungsplan wieder.

Besonders positiv ist das Beteiligungskonzept der jeweiligen Herangehensweise hervorzuheben. Es werden Arbeitskreise, bestehend aus Vertretern der Verwaltung (auch abteilungsübergreifend), der Politik, Interessensvertretern, Institutionen und Verbänden sowie Gutachtern gebildet. Dazu werden die Bürgerinnen und Bürger sowie alle Betroffenen öffentlich informiert und haben ebenfalls die Möglichkeit sich zu beteiligen. Darüber hinaus betrachtet SHP Ingenieure weitere Querschnittsthemen, die in der Gesellschaft immer mehr an Bedeutung gewinnen. Dazu gehören die Verkehrssicherheit, die Barrierefreiheit und das Mobilitätsmanagement.

Bei keinem der betrachteten Verkehrsentwicklungspläne wurden konkrete Kosten oder Budgetpläne definiert. Ebenso wurden selten Umsetzungsstrategien mit Realisierungsstufen entwickelt. Lediglich für das Radverkehrskonzept in Ludwigslust wurden Realisierungszeiträume festgelegt. Beim Masterplan Mobilität der Stadt Hannover hingegen wurden Maßnahmen bewertet und Prioritäten gesetzt. Insgesamt werden allerdings keine Evaluierungs- oder Monitoringkonzepte entwickelt, wodurch nicht ersichtlich wird, ob die Maßnahmen letzten Endes realisierbar sind. Eine Qualitätssicherung der einzelnen VEP ist nicht gegeben.

4.5 Sustainable Urban Mobility Plan

Das FGSV Hinweispapier wurde in Bezug auf den in Deutschland praktizierten Verkehrsentwicklungsplan erstellt. Auch andere europäische Länder besitzen Planwerke um ein Gesamtverkehrskonzept zu entwickeln. Um einen europäischen Standard ermöglichen zu können, vor allem aber um die Klima- und Energieziele der Europäischen Union (EU) erreichen zu können, wurden die Leitlinien zur Entwicklung eines Sustainable Urban Mobility

Plans (SUMP) erarbeitet. Ebenso wie die FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung wurden die Leitlinien im Jahr 2013 veröffentlicht. Sie wurden folglich mit demselben Hintergrundwissensstand erstellt.

Der SUMP wurde für Städte und Metropolregionen entwickelt. Er beschreibt einen systematischen Prozess mit verschiedenen Mobilitätsstrategien und einer eindeutigen Vision. Dabei werden messbare Ziele erarbeitet, um langfristige Herausforderungen mit Hilfe entsprechender Monitoringkonzepte überprüfen zu können. Die Leitlinien basieren auf verschiedenen, bereits bestehenden Richtlinien zur Erstellung von städtischer Mobilitätsplanung. Dazu zählen besonders der Local Transport Plan Großbritanniens sowie der Plan der Déplacements Urbains Frankreichs. Diese Pläne sind die ersten Planwerke, die ebenfalls einen gesetzlichen Rahmen geschaffen haben.⁴⁷

Der SUMP stellt einen nachhaltigen Mobilitätsplan mit einem städtischen Verkehrssystem dar, welches mindestens folgende Ziele verfolgt:

- Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Dienstleistungen für alle Bürgerinnen und Bürger
- Verkehrssicherheit
- Reduzierung von Luftverschmutzung, Lärmbelästigung, Treibhausgas sowie Energieverbrauch
- Hohes Maß an Effizienz und Kosteneffektivität
- Steigerung der Attraktivität und Qualität der Umwelt und Stadtgestaltung als Ganzes⁴⁸

Der Prozess unterteilt sich in vier Hauptphasen und insgesamt elf inbegriffene einzelne Schritte. Ein SUMP-Zyklus beginnt mit der **Vorbereitung** und der Festlegung der Strukturen. Darauf folgt die **Zielsetzung** mit der wegweisenden Vision. Die Ziele werden in der Phase der **Ausarbeitung** detaillierter beschrieben und werden Konzepte entwickelt. Abgeschlossen wird der Zyklus mit der **Umsetzung**. In der Regel folgt zu einem späteren Zeitpunkt eine Fortschreibung des SUMP. Dann beginnt der Zyklus von neuem (vgl. Abbildung 7).

⁴⁷ Böhler-Baedecker, S., Bührmann, S., Rupprecht, S., Wefering, F. (2013), S.5

⁴⁸ Böhler-Baedecker, S., Bührmann, S., Rupprecht, S., Wefering, F. (2013), S.7



Abbildung 7: Planungszyklus für einen Sustainable Urban Mobility Plan (Eigene Darstellung in Anlehnung an die SUMP Leitlinien (2013))

Die **Vorbereitung** beginnt mit dem Bestimmen von Prozessstrukturen und Potenzialen. Dabei stehen die Nachhaltigkeit im Allgemeinen und die Analyse der Nachhaltigkeitsprinzipien im Vordergrund. Ebenfalls müssen regionale und nationale Rahmenbedingungen eingebunden werden. Darauf folgen eine angemessene Selbsteinschätzung sowie eine Überprüfung der erforderlichen Ressourcen. Es werden die Akteursgruppen identifiziert und ein Zeitplan erstellt. Der Planungsprozess erstreckt sich über 1 bis 3 Jahre. Die Maßnahmenumsetzung sollte in einem Zeitrahmen von 3 bis 10 Jahren erfolgen. Eine Überprüfung bzw. Aktualisierung des Plans sollte alle 5 Jahre stattfinden.

Nachdem die Strukturen festgelegt sind und die Potenziale dargelegt wurden, wird der Planungsraum definiert. Begleitend dazu wird ein Beteiligungskonzept erstellt. Zunächst wird der Planungsraum abgegrenzt. Dadurch kann ein Planungsteam (Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit) aufgestellt werden. Damit eine reibungslose Zusammenarbeit stattfinden kann,

ist ein Kommunikationsplan zu empfehlen. Anschließend wird ein Arbeitsplan inklusive Qualitätsmanagementstrategien entwickelt und von der Politik genehmigt.⁴⁹

Am Ende der Vorbereitung, in einem fließenden Übergang zur Phase der **Zielsetzung** wird der Bestand dargestellt. Dabei werden Probleme analysiert und verschiedene Szenarien, auch ein Prognose-Nullfall, dargestellt. Hierbei kann eine Modellierung von Vorteil sein. Währenddessen wird von allen Akteuren eine gemeinsame Vision entwickelt. Über diese Vision soll anschließend die gesamte Öffentlichkeit informiert werden. Aus der Vision und den gesetzten Prioritäten in Bezug auf die Mobilität ergeben sich schließlich die Ziele des SUMP. Bei der Zielsetzung ist es wichtig darauf zu achten, dass die Ziele SMART (specific, measurable, achievable, relevant, time-bound) sind.⁵⁰

Im Übergang zur Phase der **Ausarbeitung** werden die Maßnahmen entwickelt. Hier ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen effektiv sind und das bestmögliche Kosten-Nutzen Verhältnis aufweisen. Kosten können gegebenenfalls durch die Bündelung einzelner Maßnahmen eingespart werden. Außerdem müssen Verantwortungen und mögliche Finanzierungsquellen bestimmt werden. Neben dem finalen Maßnahmenkonzept muss ebenso ein Finanzkonzept erstellt werden. Möglicherweise müssen die im Vorfeld generierten Ressourcen neu bewertet werden. Um die Qualität des SUMP zu wahren, wird passend zu den bereits erstellen Konzepten ein Monitoringkonzept vereinbart. Dieses Monitoring sowie die Evaluierung einzelner Maßnahmen werden in den gesamten Prozess einschließlich einer Fortschreibung integriert.⁵¹

Vor der anschließenden **Umsetzung** des SUMP muss der endgültige Entwurf des SUMP erstellt und die Qualität geprüft werden. Dieser wird nach möglichen, abschließenden Änderungen, durch die politischen Vertreter verabschiedet. Anschließend muss die Planungsumsetzung organisiert werden. Dazu gehört ebenso das Informieren und Aktivieren der Bürgerinnen und Bürger. Jede Maßnahmenumsetzung muss kontinuierlich beobachtet, Wirkungen regelmäßig evaluiert sowie die dazu gehörigen Berichte veröffentlicht werden.

Ein erfolgreiches Qualitätsmanagement steht eine regelmäßige Fortschreibung voraus. Dafür müssen, von Zeit zu Zeit, gegebenenfalls notwendige Anpassungen der Umsetzung durchgeführt werden. Dies muss mit den betroffenen Akteuren besprochen werden.

⁴⁹ Böhler-Baedecker, S., Bührmann, S., Rupprecht, S., Wefering, F. (2013), S.16ff

⁵⁰ Böhler-Baedecker, S., Bührmann, S., Rupprecht, S., Wefering, F. (2013), S.41ff

⁵¹ Böhler-Baedecker, S., Bührmann, S., Rupprecht, S., Wefering, F. (2013), S.59ff

Außerdem erfolgt eine vollständige Prozessevaluation. Dabei werden die Erfolge und Misserfolge dokumentiert. Diese Erfahrungen sollten bei der nächsten Generation des SUMP mit einbezogen werden.⁵²

Zusammengefasst ist der SUMP ein Planwerk für eine langfristige, städtische Mobilitätsplanung, bei der der Mensch im Vordergrund steht.

4.5.1 SUMP in der Praxis – Malmö

Als Praxisbeispiel für einen gelungenen Sustainable Urban Mobility Plan wird in diesem Teil der Arbeit der SUMP der schwedischen Stadt Malmö zusammenfassend dargestellt. Malmö ist eine schwedische Stadt mit etwa 300.000 Einwohnern und damit die drittgrößte Stadt in Schweden. Sie beherbergt eine wachsende, junge Bevölkerung. Geografisch liegt Malmö im Süden Schwedens und ist durch die Öresundbrücke mit der dänischen Hauptstadt Kopenhagen verbunden.

Der SUMP wurde im Jahr 2016 verabschiedet und mit dem vierten verliehenen SUMP Award ausgezeichnet. Dieser Award soll die Erstellung von Sustainable Urban Mobility Plans fördern und honoriert jährlich die herausragende Leistung einer Stadt.

Der SUMP wurde unter den Namen „Traffic and Mobility Plan“ (TROMP) erstellt und stellt einen ganzheitlichen Ansatz für die Verbindung zwischen der Stadtentwicklung und dem Verkehr dar. Die Verbindung basiert dabei auf einer wirtschaftlichen, sozialen und ökonomischen Nachhaltigkeit. Dabei richtet sich der Plan an die Stadtverwaltung, die Politik, die Fachplanung auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene sowie an die Bevölkerung, Arbeitgeber und -nehmer Malmös. Unter allen Beteiligten wurden verschiedene Gruppen definiert, wobei eine 15-köpfige Lenkungsgruppe die Entscheidungen getroffen hat, denen die Politik anschließend zustimmen musste. Der Plan wurde in insgesamt 6 verschiedene Hauptthemen eingeteilt und von verschiedenen Gruppen bearbeitet. Die Berichte der Arbeitsgruppen stellen die Grundsteine des SUMP dar. Der endgültige SUMP wurde von den Projektleitern zusammengefasst und vor der Verabschiedung durch verschiedene Workshops, Diskussionen und Informationstreffen mit insgesamt über 800 Teilnehmern gestärkt.

Die Abbildung 8 zeigt das Leitprogramm und die Zusammenhänge zwischen den einzelnen zu betrachtenden Strategien. Alle Punkte gehen vom Sustainable Urban Mobility Plan aus. Dabei steht die Vision ganz oben. Zu betrachten sind somit die Energie sowie Förderungsstrategien,

⁵² Böhler-Baedecker, S., Bührmann, S., Rupprecht, S., Wefering, F. (2013), S.76ff

die Umwelt, die biologische Vielfalt an Land und im Wasser, die Verkehrsentwicklung und integrierte Fachpläne. In jedem Sektorprogramm werden geplante Maßnahmen beschrieben und spezifizierte Kosten- und Zeitpläne aufgestellt.

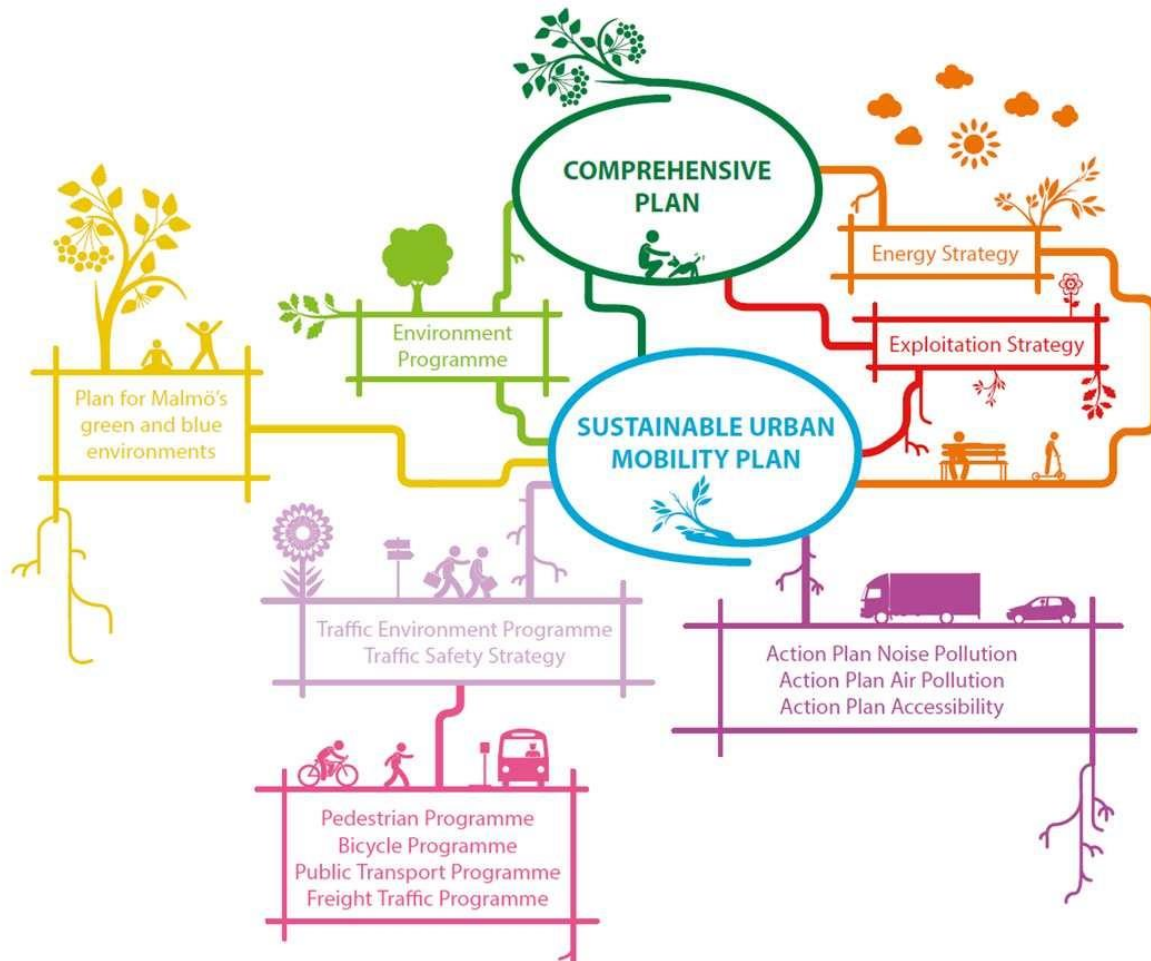


Abbildung 8: Überblick über den SUMP von Malmö (Quelle: SUMP Malmö (2016), S. 9)

Zu Beginn der Planerstellung wurde eine ausführliche Gesamtstruktur Malmö's aufgezeichnet. Dabei wurden Potenziale bezüglich der Einbindung aller Verkehrsmittel, der Einbeziehung einschlägiger Fachpläne, der Umwelt sowie Erschließungs- und Energiestrategien zusammengefasst. Ein bedeutender Indikator für einen nachhaltigen Verkehr ist der Modal Split. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des SUMP waren die Verkehrsanteile folgendermaßen verteilt: Fußverkehr 15 %, Radverkehr 22 %, ÖV 21 % und Pkw 40 %.⁵³

Ein großes Potenzial bestand darin, einen ausgewogeneren Modal Split zu schaffen. Dabei sollte der Radverkehrsanteil und der ÖV Anteil zu Lasten des Pkw-Anteils erhöht werden. Ebenfalls sollten regionale Verbindungen, stadtübergreifend betrachten werden um den

⁵³ SUMP Malmö (2016), S.11

Pendlerverkehr zu vereinfachen. Hier lag das größte Potenzial im Öffentlichen Verkehr. Ziel war ein nachhaltiges Pendeln. Außerdem soll auf den Wirtschaftsverkehr eingewirkt werden, sodass er lediglich minimale Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit hat.

Weitere wichtige Aspekte wie die Lärminderung, die Luftreinhaltung und die Verkehrssicherheit wurden in die Planung miteinbezogen. Zudem wurde ein Zeitplan, über bereits verabschiedete Maßnahmen aufgestellt, die die Stadt- und Verkehrsentwicklung betreffen. Für eine ganzheitliche Analyse durften auch die menschlichen Bedürfnisse der Bevölkerung nicht außer Acht gelassen werden. Alters- und geschlechterbezogene Basisdaten sowie die Wachstumsrate, Stadtstruktur und Einkommen trugen ebenso zur Entwicklung von Maßnahmen bei. Damit zeichnet sich der SUMP durch eine ganzheitliche Vorbereitung aus.

Wegweisendes Ziel war es ein attraktives und barrierefreies Malmö für eine möglichst große Anzahl von Menschen zu schaffen. Es sollte ein fairer und einheitlicher Verkehr mit messbaren Zielen und Indikatoren entwickelt werden. Dabei stand ebenso der Aspekt der „gesunden Stadt“ im Vordergrund. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse wurde eine Vision für das Malmö der Zukunft definiert.

“Walking, cycling and public transport are the first choice for all who work, live or visit in Malmö. These travel choices, together with efficient and environmentally friendly freight and car traffic, are the basis of the transport system in our dense and sustainable city - a transport system designed for the city, and for its people.”⁵⁴

Zusammengefasst besagt diese Vision, dass ein Transportsystem sowohl für die Stadtentwicklung als auch für den Menschen entwickelt werden soll. Für jeden soll ein barrierefreier Zugang zur Mobilität geschaffen werden. Dabei wird der Fokus auf eine nachhaltige Mobilität gelegt. Der Fuß- und Radverkehr sowie der Öffentliche Verkehr sollen zukünftig die erste Wahl für die Verkehrsteilnehmer der Stadt sein. Dazu soll ein effektiver und umweltfreundlicher Pkw- und Wirtschaftsverkehr integriert werden.

Generell sind Prioritäten zu sehen. Dabei liegt das Hauptaugenmerk auf dem Fußverkehr. Danach folgen der Radverkehr, der Öffentliche Verkehr sowie der Wirtschaftsverkehr. Das Schlusslicht bildet der motorisierte Individualverkehr.

⁵⁴ SUMP Malmö (2016), S.10

Insgesamt wurden 20 verschiedene, allgemeingültige Maßnahmen ermittelt. Sehr wichtig bei der Aufstellung von Fachplänen sind zukünftig die Beachtung eines nachhaltigen Verkehrs, die Verkehrsnachfrage und die Kooperation von Fachplänen untereinander. Außerdem sollen mögliche Hauptstraßen zu Stadtstraßen, mit dem Schwerpunkt auf dem Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehr, umgestaltet werden. Definierte Maßnahmen sind z.B. der Einsatz von Elektrobussen im Stadtverkehr und das Einrichten neuer, attraktiver Wege für den Fuß- und Radverkehr. Nach der politischen Verabschiedung des SUMP wird eine neue Lenkungsgruppe für die Umsetzung zusammengestellt. Diese hat die Aufgabe, die Ergebnisse zu veröffentlichen.

Bezüglich eines Monitorings wurde festgelegt, dass Veränderungen von integrierten Fachplänen eine direkte Anpassung des SUMP zur Folge haben. Zu den Fachplänen zählen z.B. das „accessibility Programme 2008“ und der „Action plan for easily removed obstacles“. Zudem soll der SUMP alle vier Jahre aktualisiert werden.

5. Forschungsumfrage

Dieses Kapitel stellt den empirischen Teil der Masterthesis dar. Zunächst wird die Einordnung in die genutzte Methodik aufgezeigt. Anschließend werden allgemeine Randbedingungen abgegrenzt, wobei Ziele gesetzt, der Fragebogen erstellt und die Teilnehmer definiert werden. Abgeschlossen wird dieses Kapitel mit der Auswertung der beantworteten Fragebögen.

5.1 Methodik

Die empirische Sozialforschung umfasst viele verschiedene Arten von Datenerhebungen. Da die vorliegende Masterthesis eine Online-Befragung beinhaltet, beziehen sich nachfolgende Inhalte lediglich auf diese Art der Methodik.

Fragebögen mit standardisierten Fragen und Antwortmöglichkeiten dienen der Datenerhebung von Meinungen und Einstellungen zum jeweils untersuchten Thema. Vorher definierte Fragestellungen können durch allgemeine Meinungsbilder geprüft werden. Die Einordnung von Befragungen in die qualitative und quantitative Forschung ist hingegen nicht eindeutig möglich. Während geschlossene und Multiple-Choice-Fragen eine quantitative und messbare Forschungsmethode darstellen, sind offene Fragen schwer vergleichbar und somit eher der qualitativen Forschung zuzuordnen. In jedem Fall ist darauf zu achten, Suggestivfragen zu vermeiden. Diese Fragemethode forciert eine bestimmte Antwort, wodurch das Ergebnis der Befragung in eine bestimmte Richtung gelenkt und damit verzerrt werden kann.⁵⁵

Grundsätzlich müssen bei jeder Forschungsmethode bestimmte Gütekriterien beachtet werden. Untersuchungen müssen somit objektiv, zuverlässig sowie gültig sein. **Objektivität** bedeutet eine Unabhängigkeit der gewonnenen Daten zu der Person, die die Forschung durchführt. Bei dem Einsatz von verschiedenen Personen soll stets das gleiche Ergebnis erzielt werden können. Die **Reliabilität** hingegen beinhaltet die zeitunabhängige Zuverlässigkeit der Antworten. Jede Frage muss dabei stabil und eindeutig verständlich gestellt werden. In diesem Zusammenhang muss auch die **Validität** der Empirie gegeben sein. Diese beruht auf der Gültigkeit und Richtigkeit der Messungen. Sie zeigt letzten Endes, ob die durchgeführte Forschung repräsentativ für das Gesamtverhalten ist.⁵⁶

⁵⁵ Vgl. Benesch, M., Raab-Steiner, E. (2015), S.52ff

⁵⁶ Vgl. Brühl, R. (), S. 37ff

Wie jede Methode der empirischen Sozialforschung weist auch die Online-Befragung im Vergleich sowohl Vor- als auch Nachteile auf. Positiv ist bei dieser Herangehensweise die gegebene Objektivität zu erwähnen. Da die Befragung online, also ohne einen sozialen Einfluss, durchgeführt wird, hat die messende Person keinen Einfluss auf die Antworten und die Datenerhebung. Ein weiterer Vorteil ist, dass die befragte Person den Zeitpunkt der Beantwortung des Fragebogens selbst bestimmen kann. Negativ hingegen ist die mögliche Gefährdung der Repräsentativität der Befragung zu bemerken. Die Anonymität ohne persönlichen Kontakt entschärft die emotionale Verbundenheit und kann somit die Rücklaufquote der Grundgesamtheit reduzieren. Auch ein hoher Anteil an Befragungsabbrechern kann dies mit sich führen.⁵⁷

5.2 Durchführung

An die Online-Befragung dieser Masterthesis sind verschiedenen Randbedingungen geknüpft. Die Befragung war vom 14. März bis zum 13. April 2018 freigeschaltet. Dabei wurden die Befragungsteilnehmer gezielt per E-Mail über den E-Mail Verteiler des Deutschen Städtetags kontaktiert. Die Teilnehmer werden im Kapitel 5.2.3 vorgestellt. Sie wurden gebeten, auf freiwilliger Basis an der Befragung teilzunehmen. Eine Mehrfachteilnahme wurde dabei technisch unterbunden. Am 9. April wurde zudem eine Erinnerungsmail versandt.

5.2.1 Zielsetzung

Ziel jeder Umfrage ist es, Daten zu generieren, die Erkenntnisse über den zu betrachtenden Sachverhalt liefern. Das Ziel dieser Forschungsumfrage ist, die praktische Herangehensweise zur Aufstellung eines VEP zu erörtern sowie die theoretischen Ansätze des FGSV Hinweispapiers in der Anwendung zu betrachten.

Zusammengefasst werden folgende Themen besonders betrachtet:

1. Aktualität und Laufzeit von Verkehrsentwicklungsplänen
2. Zusammenarbeit mit Nachbarregionen/-städten
3. Integration von nebenstehenden Fachplänen mit Verkehrsbezug
4. Vorhandensein notwendiger Gelder für die Durchführung von Maßnahmen
5. Kontinuierliche Evaluierung von Maßnahmen

⁵⁷ Vgl. Lüdders, L. (2016), S.24f

5.2.2 Fragebogen

Der Fragebogen der Online-Befragung umfasst in erster Linie geschlossene Fragestellungen. Es wurden sowohl Single- als auch Multiple-Choice-Fragen genutzt. Dazu kommen ausgewählte offene Fragen mit individuellen Antwortmöglichkeiten, um mögliche neue Ansätze bei Problemfällen erörtern zu können.

Im ersten Teil des Fragebogens werden soziodemographische Fragen zu den einzelnen Kommunen gestellt. Insbesondere soll die Repräsentativität der Daten aufgezeigt werden. Ziel ist es zu klären, welche Arten von Städten an der Befragung teilnehmen und welche Bundesländer dabei vertreten sind. Der Hauptteil des Fragebogens besteht hingegen aus fachspezifischen Fragen zur Handhabung der Verkehrsentwicklungsplanung in der Praxis. Von großem Interesse ist hierbei, die Akzeptanz gegenüber den FGSV Hinweisen zu ermitteln und mögliche Stärken und Schwächen herauszufiltern. Abschließend besteht die Möglichkeit, Anmerkungen zur Befragung abzugeben.

5.2.3 Teilnehmer

Diese Online-Befragung hat zum Ziel, allgemein gültige Aussagen zur Verkehrsentwicklungsplanung in deutschen Mittel- und Großstädten zu treffen. Die Grundgesamtheit bildet, die Fachkommission Verkehrsplanung des Deutschen Städtetags. Der Deutsche Städtetag ist eine Vereinigung deutscher Städte und umfasst insgesamt rund 3.400 Gemeinden mit fast 52 Millionen Einwohnern. Damit stellt er den größten Spitzenverband Deutschlands dar. Zu den Aufgaben zählen u.a. die Vertretung der aktiven, kommunalen Selbstverwaltung (Interessensverwaltung gegenüber der Bundesregierung, dem Bundestag, dem Bundesrat, der Europäischen Union und weiteren Organisationen), die Beratung und Information bezüglich kommunaler, bedeutsamer Vorgänge und Entwicklungen sowie eine Bindegliedfunktion zwischen den einzelnen Mitgliedern, wodurch Erfahrungen ausgetauscht werden können. Zusammenfassend nimmt der Deutsche Städtetag Einfluss auf die Gesetzgebung, fördert eine moderne Verwaltung, orientiert sich an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger und erarbeitet zusammen mit den Städten Konzepte für neue kommunalpolitische Herausforderungen. Der Verband verfügt über unterschiedliche Fachausschüsse zu verschiedenen Arbeitsfeldern.⁵⁸

⁵⁸ Vgl. Der Deutsche Städtetag (2018), Online-Flyer

Die ausgewählten Befragungsteilnehmer müssen Verkehrsplanerinnen oder Verkehrsplaner einer Stadt in Deutschland mit mehr als 50.000 Einwohnern sein. Dementsprechend handelt es sich bei den Teilnehmern um einen möglichen Auftraggeber oder auch um die ausführende Kraft eines Verkehrsentwicklungsplans. Zudem müssen die Befragungsteilnehmer über einen Internetzugang verfügen.⁵⁹

Die Grundgesamtheit umfasst Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner in Führungspositionen aus insgesamt 45 unterschiedlichen deutschen Städten aus allen 16 Bundesländern. Dazu gehören verschiedene Städte unterschiedlicher Größen, mit Einwohnerzahlen von 60.000 bis über 3,5 Millionen. Anzumerken ist, dass es sich bei der Grundgesamtheit primär um Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner deutscher Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnern handelt.⁶⁰

5.3 Auswertung

Die Onlinebefragung wurde mit einer Laufzeit von einem Monat, in der Zeit vom 14. März bis zum 13. April 2018, durchgeführt. Insgesamt haben von möglichen 45 Städten der Fachkommission Verkehrsplanung des Deutschen Städtetags 19 Städte teilgenommen. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 42 %. Zu beachten ist, dass die Anzahl der beantworteten Fragen, auf Grund von Pflicht- und freiwilligen Angaben, variieren kann.

Nachfolgend wird die Online-Befragung unterteilt nach allgemeinen Angaben, der Herangehensweise bei der Aufstellung, zukünftig relevanter Themen und im Vergleich zum FGSV Hinweispapier ausgewertet. Die Diagramme zeigen dabei in der Beschriftung den betrachteten Themenbereich sowie grafisch die Antworten mit Prozentangaben.

5.3.1 Allgemein

Primär haben sich Großstädte, mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 an der Befragung beteiligt (89 %). Die restlichen 11 % der Befragten sind Verkehrsplanerinnen oder Verkehrsplaner einer Mittelstadt mit 50.000 bis 99.999 Einwohner. 90 % der befragten Städte sind kreisfrei. Je eine Großstadt ist hingegen kreisangehörig bzw. ein Stadtstaat. Insgesamt sind 13 Bundesländer vertreten. Lediglich Berlin, Hamburg und Niedersachsen haben sich nicht an der Befragung beteiligt. Damit sind sowohl Städte aus den neuen und alten Bundesländern vertreten.

⁵⁹ Vgl. Flick, U. (2017), S.335

⁶⁰ Vgl. Benesch, M., Raab-Steiner, E. (2015), S.15ff

Unter den befragten Städten geben 41 % bei der Frage, ob ihre Stadt einen gültigen Verkehrsentwicklungsplan besitzt, an mit einem aktuell gültigen VEP zu arbeiten. Bei 32 % der Befragten wird der VEP gerade aufgestellt bzw. aktualisiert und 16 % müssen ihren VEP aktualisieren. Somit wird die Verkehrsentwicklungsplanung in 89 % der befragten Städte thematisiert (vgl. Abbildung 9).

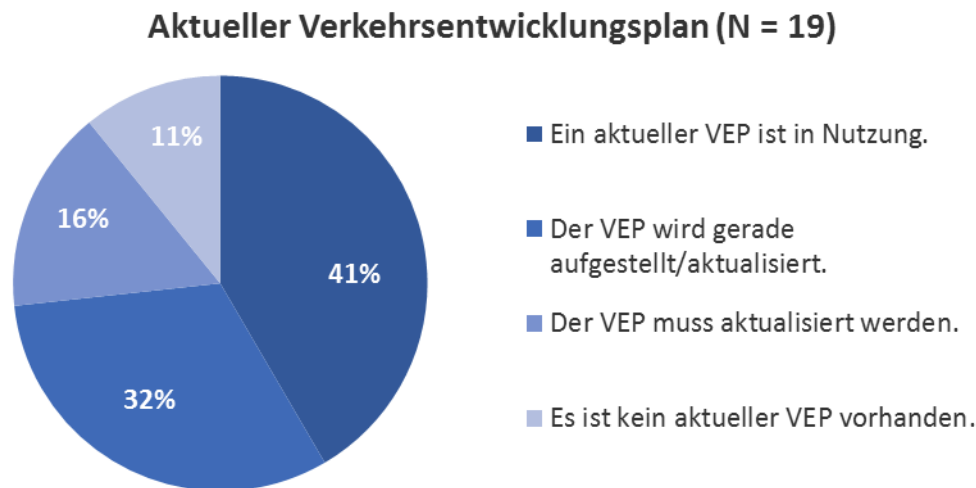


Abbildung 9: Ergebnis zur Frage nach einem gültigen VEP (Eigene Darstellung)

5.3.2 Herangehensweise

Um einen realisierbaren Verkehrsentwicklungsplan aufstellen zu können müssen äußere Einwirkungen mit betrachtet werden. Dazu zählen Umweltwirkungen, die weitestgehend durch aktuelle Emissionswerte vorausschauend dargestellt werden können. Durch Fachpläne in Bezug auf Ressourcenschutz und ein allgemeines, nachhaltiges Handeln besteht die Möglichkeit einer Abschätzung zukünftiger Werte. Daraus können wiederum verkehrsplanerische Ziele abgeleitet werden. Bei sozialen Wirkungen steht derzeit der demografische Wandel im Vordergrund. Durch eine immer älter werdende Bevölkerung werden Themen wie z.B. Barrierefreiheit und ein attraktives ÖPNV-Angebot in der Verkehrsplanung immer wichtiger. Da zu beachtende Rahmenbedingungen nicht immer exakt planbar sind, sind einzelne Punkte des VEP, unter Umständen an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen. Dabei gilt, je höher der definierte Planungshorizont desto wahrscheinlicher ist es, dass sich Rahmenbedingungen ändern und definierte Maßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt angepasst werden müssen.

Planungshorizont (N = 13)

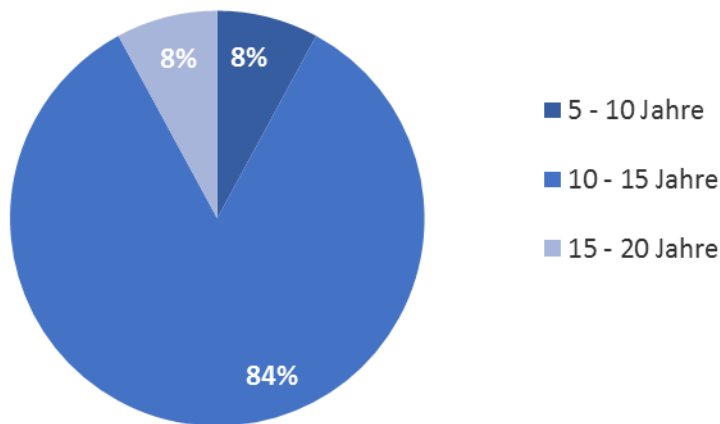


Abbildung 10: Ergebnis zur Frage nach dem definierten Planungshorizont (Eigene Darstellung)

Von 13 Antworten, auf die Frage: „Über welchen Zeitraum werden Ihre Verkehrsentwicklungspläne in der Regel definiert bzw. wie viele Jahre beträgt die Laufzeit?“ gab lediglich eine befragte Stadt an, ihren VEP mit einer Laufzeit von 5 bis 10 Jahren aufzustellen. Die Mehrheit (84 %) plant mit einem Planungshorizont von 10 bis 15 Jahren. Eine Stadt gab an, ihren aktuell in Nutzung befindlichen VEP mit einem Planungshorizont von 15 bis 20 Jahren definiert zu haben (vgl. Abbildung 10).

Methodik (N = 19)

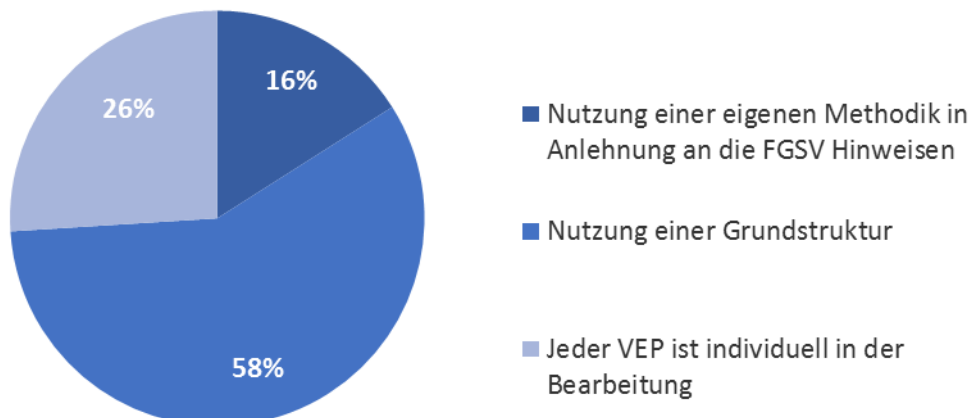


Abbildung 11: Ergebnis zur Frage, ob eine standardisierte Methodik bei der Erstellung von Verkehrsentwicklungsplänen verfolgt wird (Eigene Darstellung)

In Bezug auf die angewandte Methodik bei der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans geben 74 % der befragten Städte an, auf eine Grundstruktur zurückzugreifen. Jedoch lediglich 16 % aller Befragten geben an, dabei auch die FGSV Hinweise einzubeziehen (vgl. Abbildung 11). Interessant hingegen ist, dass keine Stadt eine immer wiederkehrende

Methodik anwendet. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass jede Aufstellung im Gesamten individuell zu betrachten ist. Eine weitere Rolle für die jeweilig individuell betrachtete Herangehensweise kann die Einbindung von externen Planungsbüros sein. 92 % der Befragten (N = 13) geben an externe Ingenieurbüros in den Prozess miteinzubeziehen, wobei die fachlichen Aussagen in der Regel von der Verwaltung und den Verkehrsbetrieben getroffen werden.

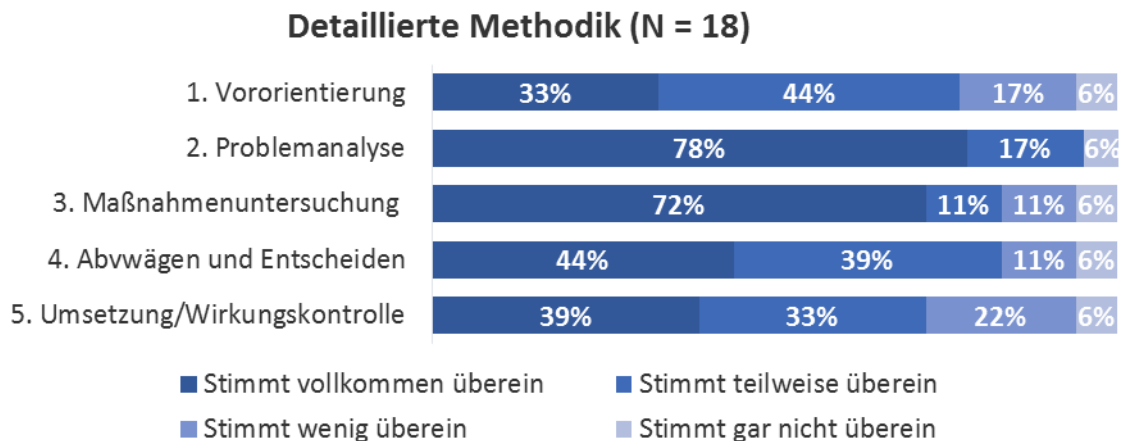


Abbildung 12: Ergebnis zur Frage inwieweit die Vorgehensweise/Methodik mit dem Ablauf der FGSV übereinstimmt (Eigene Darstellung)

Bezüglich des Aufbaus ihres Verkehrsentwicklungsplans geben 17 % der befragten Städte an, bei der Aufstellung mit allen fünf Ablaufphasen der FGSV Methodik vollkommen übereinzustimmen. Diese Städte sind allesamt Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohnern. Darüber hinaus geben insgesamt 72 % an mindestens teilweise mit den Phasen übereinzustimmen. Lediglich 6 % der Befragten stimmen gar nicht mit dem Ablauf überein (vgl. Abbildung 12).

Im Detail weisen die Ablaufpunkte Problemanalyse und Maßnahmenuntersuchung die größte Übereinstimmung auf. 77 % bzw. 72 % der Befragten stimmen mit diesen Punkten bei ihrer Aufstellung vollkommen überein. Mit den Phasen Vororientierung, Abwägen und Entscheiden und Evaluierung stimmen hingegen lediglich 33 %, 44 % bzw. 39 % überein.

Grundsätzlich wird zwischen der strategisch-konzeptionellen Ebene und der Maßnahmenebene unterschieden. Dieser Aussage stimmen 87 % (N = 15) der befragten Städte zu. Die restlichen 13 % sind grundsätzlich zwar der Meinung, dass es sowohl eine strategische als auch eine Maßnahmenebene gibt. Allerdings kann hier keine strikte Trennung

vorgenommen werden, da die Übergänge fließend verlaufen. Aus Strategischen Zielen werden konkrete Maßnahmen abgeleitet.

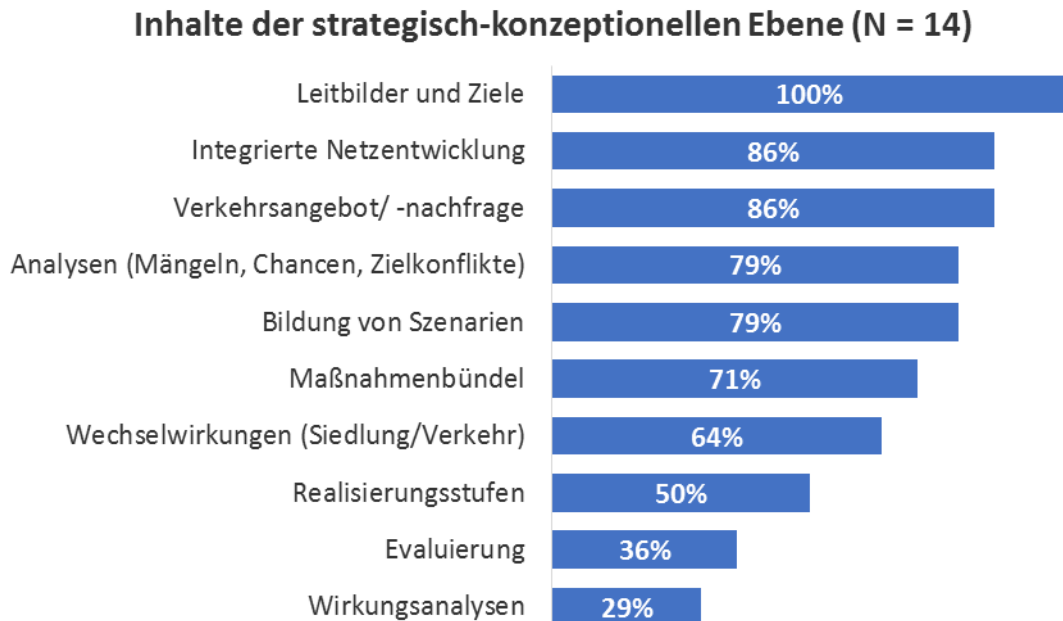


Abbildung 13: Ergebnis zur Frage nach den strategisch-konzeptionellen Inhalten (Eigene Darstellung)

Die Abbildungen 13 und 14 zeigen eine Auswahl an Inhalten der beiden Ebenen. Bei der strategische-konzeptionellen Ebene wird deutlich, dass grundsätzlich jeder VEP ein Leitbild sowie Ziele enthält. Mehr als dreiviertel der Befragten geben zusätzlich an auf eine integrierte Netzentwicklung zu achten, das Verkehrsangebot in Bezug auf die Nachfrage abzustimmen, Mängel Chancen und Zielkonflikte zu analysieren und in die Aufstellung mit einzubeziehen sowie unterschiedliche Szenarien abzubilden. Weitaus weniger Zustimmung gibt es bei den Themen Evaluierung (36 %) und Wirkungsanalysen (29 %) (vgl. Abbildung 13).

In der Maßnahmenebene wird in der Praxis viel Wert auf die einzelnen Verkehrsmittel gelegt. 93 % der Befragten erarbeiten Pläne zur Förderung des Radverkehrs und in 86 % der Fälle werden Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrs und der Verkehrsmittelwahl entwickelt. Ebenfalls integrieren 71 % der Befragten weitere formelle Fachpläne mit Verkehrsbezug und Machbarkeitsuntersuchungen in die Planung. Maßnahmen für bestimmte Zielgruppen oder Einrichtungen (soziale Integration) werden immerhin noch bei 64 % der Befragten beachtet (vgl. Abbildung 14).

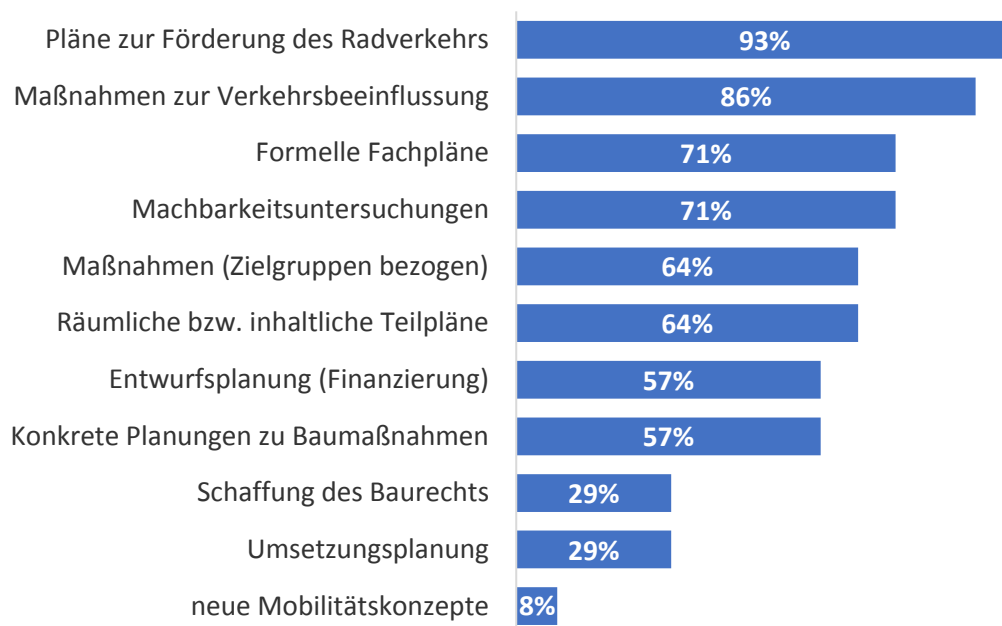
Inhalte der Maßnahmenebene (N = 14)

Abbildung 14: Ergebnis zur Frage nach den Inhalten der Maßnahmenebene (Eigene Darstellung)

Neben den Inhalten der strategisch-konzeptionellen Ebene und der Maßnahmenebene spielen auch Bürgerbeteiligungen eine große Rolle. Je intensiver die Öffentlichkeit mit in die Planung mit einbezogen wird, desto größer ist am Ende die Akzeptanz gegenüber der Umsetzung der Maßnahmen. Dadurch besteht die Möglichkeit die Bedürfnisse der Bevölkerung direkt mit einzubeziehen. Bei der Befragung gaben hierzu 54 % der Befragten an, dass eine Bürgerbeteiligung während der Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans sehr wichtig ist. Die restlichen 46 % sind der Meinung, dass sie einigermaßen wichtig sind. Keine Kommune erachtet eine Bürgerbeteiligung in diesem Fall als belanglos (N = 13).

Ein weiteres zu betrachtendes Thema bei der Aufstellung ist eine mögliche Zusammenarbeit mit Nachbarregionen/-städten. Diese kann z.B. bei Absprachen bezüglich eines überregionalen ÖPNV-Angebots von großer Bedeutung sein. Generell empfinden 77 % eine Zusammenarbeit als notwendig. 23 % der Befragten sind hingegen der Meinung, dass dies nicht notwendig sei (vgl. Abbildung 15).

Zusammenarbeit mit Nachbarregionen/-städten (N = 13)

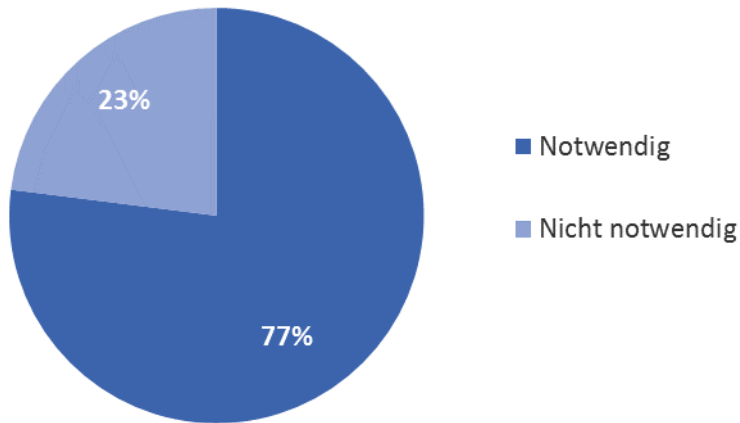


Abbildung 15: Ergebnis zur Frage nach dem Empfinden der Notwendigkeit einer Zusammenarbeit mit Nachbarregionen/-städten (Eigene Darstellung)

Neben der Empfindung bezüglich der Notwendigkeit wurde ebenfalls nach der Durchführung gefragt. Obwohl 77 % der Befragten angeben, dass eine Zusammenarbeit zwischen Nachbarregionen/-städten notwendig ist, werden sie von 100 % der Befragten durchgeführt. Allerdings werden sie nur von 46 % in Gänze ausgeführt (vgl. Abbildung 16).

Zusammenarbeit mit Nachbarregionen/-städten (N = 13)

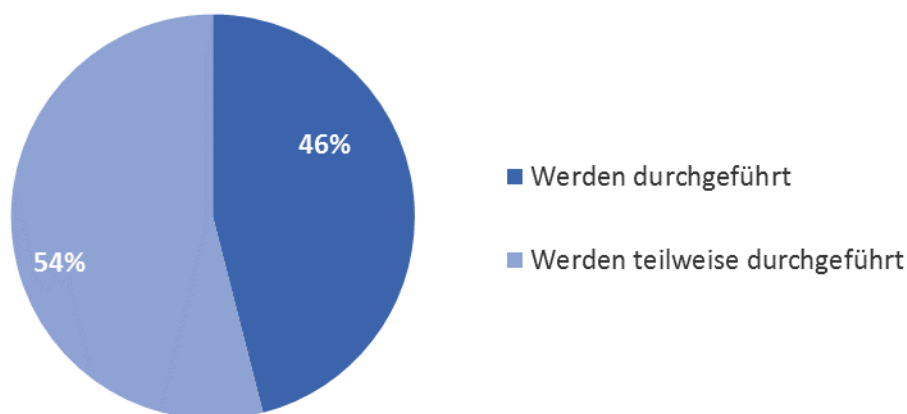


Abbildung 16: Ergebnis zur Frage nach der Durchführung von Zusammenarbeiten mit Nachbarregionen/-städten (Eigene Darstellung)

In der nachfolgenden Abbildung 17 wird zusätzlich deutlich, in welchen Themengebieten eine Zusammenarbeit mit Nachbarregionen/-städten stattfindet. Am häufigsten entstehen Kooperationen im Bereich der Verkehrsverbünde und bei Organisationen mit überregionalem Zusammenhang. Im geringen Maße kommt es dabei zu gemeinsame Planungen, wenn es um die allgemeine Raumordnung geht (8 %).

Organisation der strategischen Verkehrsplanung mit der Einbindung von Nachbarregionen/-städten (N = 13)

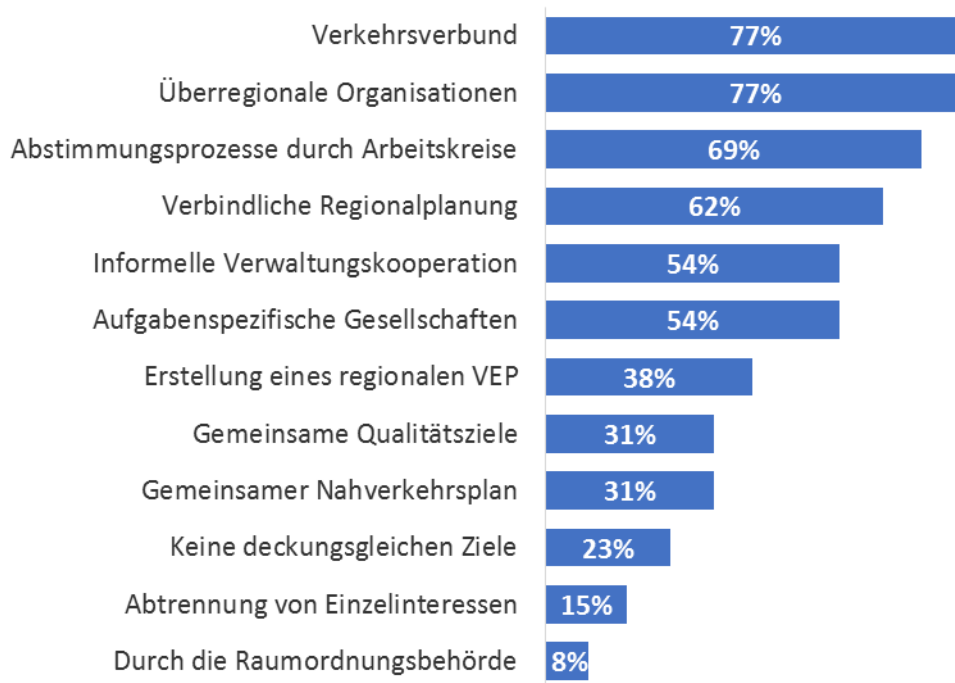


Abbildung 17: Ergebnis zur Frage nach der Einbindung von Nachbarregionen/ -städten (Eigene Darstellung)

Ebenso spielen weitere Fachpläne mit Verkehrsbezug eine wichtige Rolle und sollten in die Aufstellung eines VEP integriert werden. Wie in der Abbildung 18 zu sehen, stehen unterschiedliche Fachpläne in Zusammenhang mit dem VEP. Im Fokus liegen hierbei der Nahverkehrsplan, der Lärminderungsplan und der Luftreinhalteplan. Diese Pläne werden zum Teil auf der gleichen Datenbasis erstellt, bauen aufeinander auf und verfolgen ähnliche Ziele. Zudem sind die drei genannten Pläne gesetzlich verpflichtend und müssen in der Regel alle 5 Jahre neu aufgestellt bzw. fortgeschrieben werden.

Einbindung nebenstehender Fachpläne (N = 13)

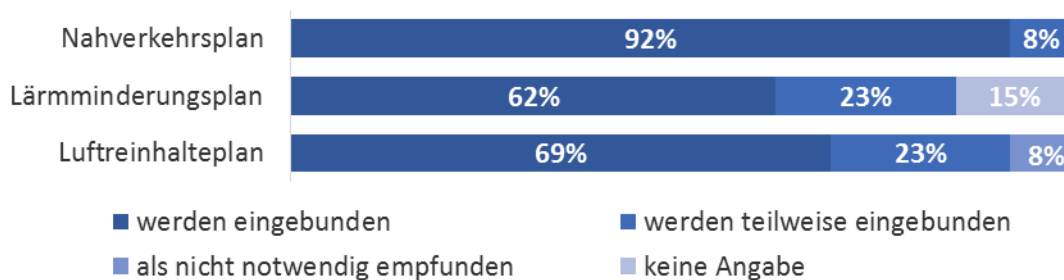


Abbildung 18: Ergebnis zur Frage inwieweit nebenstehende Fachpläne bei der Erstellung eines VEP mit einbezogen werden (Eigene Darstellung)

In der Praxis wird der Nahverkehrsplan bereits nahezu in allen Fällen in die Aufstellung des VEP mit eingebunden. Der Lärminderungsplan sowie der Luftreinhalteplan werden hingegen nur zu 62 % bzw. 69 % eingebunden. Jeweils zu 23 % kooperiert der VEP mit dem LMP bzw. LRP in Teilen. 8 % der Befragten geben hingegen an, dass eine Integration des Luftreinhalteplans als nicht notwendig erachtet wird.

Die Frage nach den notwendigen Geldern wird häufig nicht genau betrachtet. Wenn das nötige Budget für die festgelegten Maßnahmen fehlt, kann dies zu Problemen bei der Umsetzung des VEP führen. Dass Gelder für eine spätere Realisierung von Maßnahmen fehlen, ist dabei keine Seltenheit. In der Online-Befragung geben 77 % (N = 13) der Befragten an, dass es vorkommt, dass das notwendige Budget für die Ausführung von Maßnahmen fehlt. Lediglich 23 % der Befragten geben an, dass ausreichend Budget für die Maßnahmen vorhanden ist.

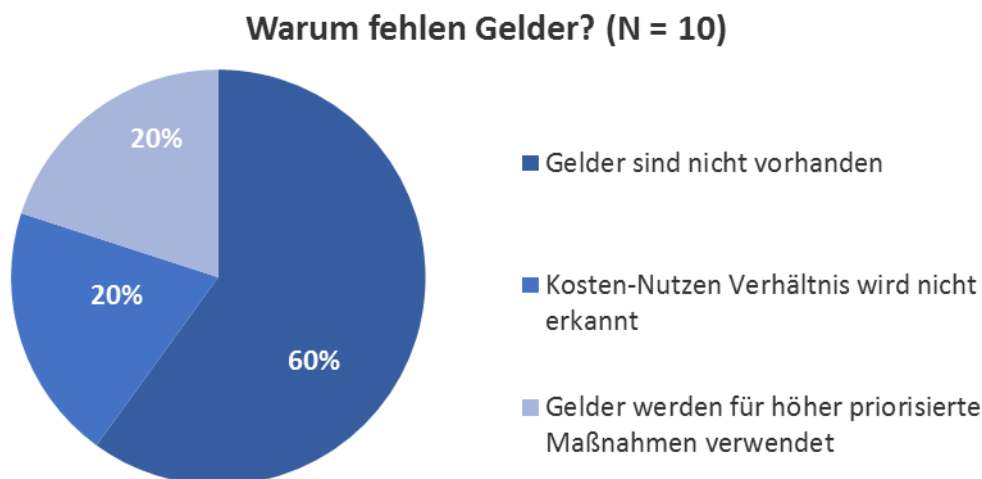


Abbildung 19: Ergebnis zur Frage woran es liegt, dass Gelder fehlen (Eigene Darstellung)

Die Gründe warum Gelder fehlen sind unterschiedlich. 60 % der Befragten, die angeben, dass gelegentlich das Budget fehlt, sagen das Gelder aus verschiedenen Gründen nicht vorhanden sind. Kritisch wird es auch, wenn das Kosten-Nutzen Verhältnis nicht erkannt wird. Dies geben 20 % der Befragten als Grund an. Die restlichen 20 % sagen, dass mögliche, nutzbare Gelder für höher priorisierte Maßnahmen, unabhängig vom VEP, ausgegeben werden (vgl. Abbildung 19).

Eine Evaluierung des Verkehrsentwicklungsplans, sowohl in Bezug auf die strategisch definierten Ziele als auch auf die entwickelten Maßnahmen, deutet auf eine hohe Qualität des VEP hin. Insbesondere bei veränderten Rahmenbedingungen sollte eine Überarbeitung des

VEP in Betracht gezogen werden. Wenn sich beispielsweise die Bevölkerungsdichte anders entwickelt als prognostiziert, sollten die Maßnahmen entsprechend angepasst werden.

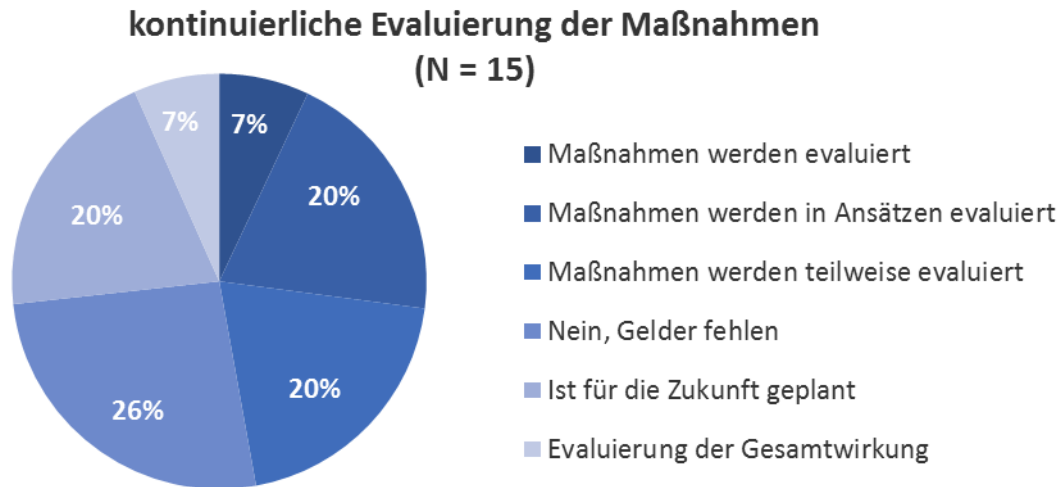


Abbildung 20: Ergebnis zur Frage ob eine kontinuierliche Evaluierung bzw. Kontrolle der erarbeiteten sowie bereits umgesetzten Maßnahmen stattfindet (Eigene Darstellung)

Die befragten Städte stehen dem Thema kritisch gegenüber. Eine ganzheitliche Evaluierung wird vereinzelt durchgeführt. Bei 27 % der befragten Städte ist für die Zukunft eine Evaluierung geplant. 40 % der Befragten geben an, Maßnahmen nur teilweise zu evaluieren. Ein Problem der Evaluierung ist oftmals das fehlende Geld (26 %) für die Durchführung. Bemerkenswert ist, dass keiner der Befragten angibt, dass eine Evaluierung nicht notwendig sei (vgl. Abbildung 20).

Wenn eine Evaluierung effektiv durchgeführt werden soll, ist eine anschließende Umsetzung der Ergebnisse dringend erforderlich. Sie unterstützt eine rückblickende Wirkungskontrolle und ermöglicht eine vorausschauende Steuerung des gesamten Verkehrsentwicklungsplans. Durch die erzielten Informationen kann auf mögliche Veränderungen von Rahmenbedingungen reagiert werden. Demzufolge kann eine Anpassung des gesamten VEP oder auch einzelner Maßnahmen unabdingbar sein. 8 % der Befragten führen im Anschluss eine ganzheitliche Anpassung des Verkehrsentwicklungsplans durch. Deutlich häufiger (62 %) werden Anpassungen hingegen nur durchgeführt, sobald sich Rahmenbedingungen ändern (vgl. Abbildung 21).

Anpassungen nach einer Evaluierung (N = 13)

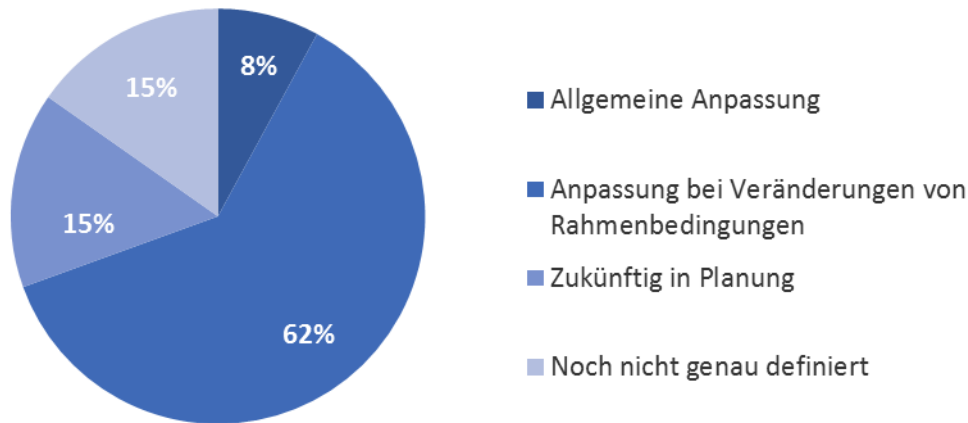


Abbildung 21: Ergebnis zur Frage nach der Anpassung von Maßnahmen nach einer Evaluierung bzw. Kontrolle (Eigene Darstellung)

5.3.3 Blick in die Zukunft

Neben den aktuell zu betrachtenden Themengebieten bei der Aufstellung eines VEP, gewinnen immer mehr Themen verstärkt an Bedeutung. Dementsprechend wurde bei der Online-Befragung auch die Frage „Welche Themen werden Ihrer Ansicht nach bei der Aufstellung eines VEP zukünftig verstärkt an Bedeutung gewinnen?“ gestellt.

Zukünftig wichtige Themen im VEP (N = 13)

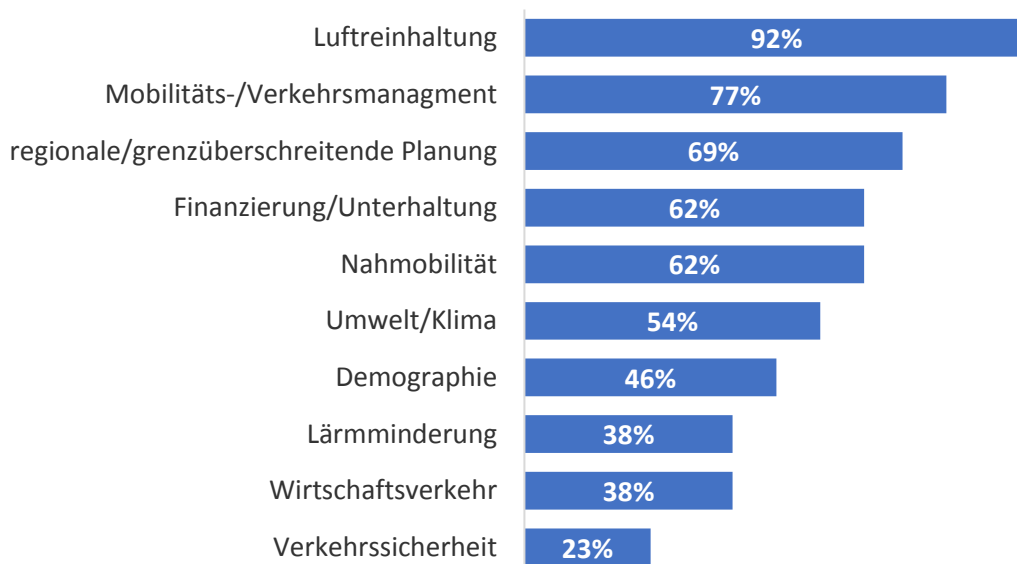


Abbildung 22: Ergebnis zur Frage nach zukünftig relevanten Themen in der Verkehrsentwicklung (Eigene Darstellung)

Von 92 % der Befragten wird die Luftreinhaltung am häufigsten genannt. Aktuell wird der Luftreinhalteplan bereits von 69 % der Befragten in den Prozess der Verkehrsentwicklungs-

planung integriert (vgl. Abbildung 18). 77 % der Befragten sind der Meinung, dass das allgemeine Mobilitäts- sowie Verkehrsmanagement zukünftig stärker betrachtet werden wird. Zwei Drittel der Befragten räumen ebenfalls der regionalen, grenzüberschreitenden Planung (69 %) sowie der späteren Finanzierung und Unterhaltung (62 %) eine größer werdende Bedeutung ein. Die Lärminderung hingegen wird nur von 38 % genannt. Auch die Betrachtung des Wirtschaftsverkehrs (38 %) und der Verkehrssicherheit (23 %) gewinnt, laut Befragten, wenig an Bedeutung für die Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans (vgl. Abbildung 22).

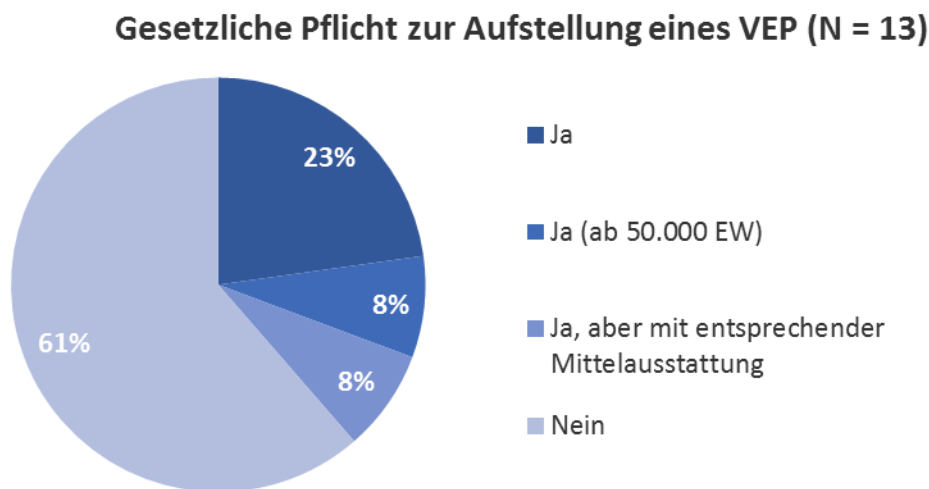


Abbildung 23: Ergebnis zur Frage nach einer gesetzlichen Verpflichtung zur Erstellung und Aktualisierung eines VEP (Eigene Darstellung)

Neben den zukünftigen Inhalten eines Verkehrsentwicklungsplans stellt sich ebenfalls die Frage nach einer gesetzlichen Verpflichtung bezüglich der Aufstellung eines VEP. Das Ergebnis der Online-Befragung ist relativ eindeutig. 61 % der Befragten sprechen sich gegen eine Verpflichtung aus. Lediglich 23 % stimmen einer gesetzlichen Regelung ohne Einschränkung zu, wobei sich 8 % der Befragten eine Verpflichtung für Städte ab einer Größe von mindestens 50.000 Einwohnern vorstellen können. Ebenfalls 8 % der Befragten stimmen einer Verpflichtung nur in Abhängigkeit mit der Gewährleistung von ausreichenden Mitarbeiterkapazitäten sowie finanziellen Mitteln verfügbar sind (vgl. Abbildung 23).

5.3.4 FGSV Hinweispapier

Anschließend stellt sich die Frage, inwieweit die FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung in der Praxis Anklang finden. Gefragt wurde, ob das Hinweispapier bekannt, praktikabel und zeitgemäß ist und ob Inhalte des Hinweispapiers bereits in der Praxis angewendet werden.

FGSV Hinweispapier (N = 13)

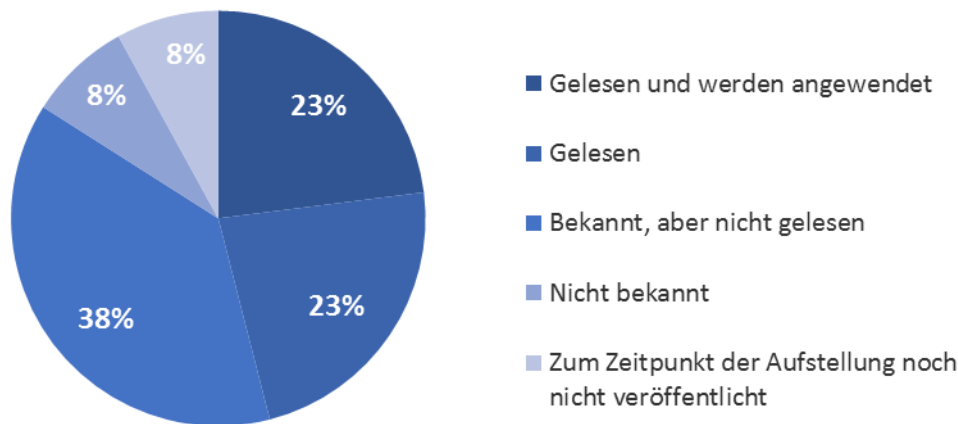


Abbildung 24: Ergebnis zur Frage ob die FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung (Veröffentlichung 2013) bekannt sind (Eigene Darstellung)

Auf die Frage, ob die FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung bekannt sind, antworten lediglich 46 % der Befragten, dass sie das Hinweispapier bereits gelesen haben. 23 % der Befragten geben hingegen an, bei der Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans auch auf die FGSV zurück zu greifen. Dies bedeutet gleichzeitig, dass die Mehrzahl der Befragten das Hinweispapier bisher in keiner Weise berücksichtigt. Zu beachten ist ebenfalls, dass bisher nicht jeder Befragte Kenntnis von diesem Hinweispapier genommen hat (vgl. Abbildung 24).

FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung (N = 13)

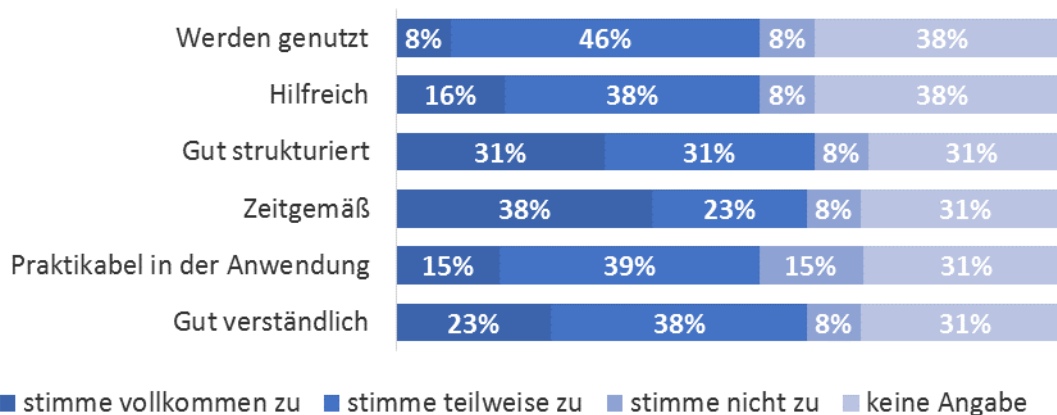


Abbildung 25: Ergebnis zur Frage nach dem eigenen Empfinden in Bezug auf die FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung (Eigene Darstellung)

Allgemeine Fragen zur möglichen Nutzung des FGSV Hinweispapiers wurden verschieden beantwortet. Die Frage hierbei lautete: „Beantworten Sie nach Ihrem Empfinden folgende Aussagen in Bezug auf die FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung“. Personen,

denen das Hinweispapier gänzlich unbekannt ist hatten die Möglichkeit einzelne Frage mit „keine Angabe“ zu beantworten. 54 % der Befragten geben an, das Hinweispapier bei der Erstellung eines VEP zu nutzen. Dementsprechend empfinden sie es als hilfreich. Gut verständlich findet das Gesamte FGSV Hinweispapier allerdings nur 23 %. Lediglich 16 % der Befragten stimmen der Aussage das Hinweispapier sei hilfreich vollkommen zu. Und 31 % der befragten Städte empfinden das Hinweispapier im Gesamten als gut strukturiert. Als zeitgemäß empfinden sie 61 %, allerdings 23 % nur teilweise (vgl. Abbildung 25).

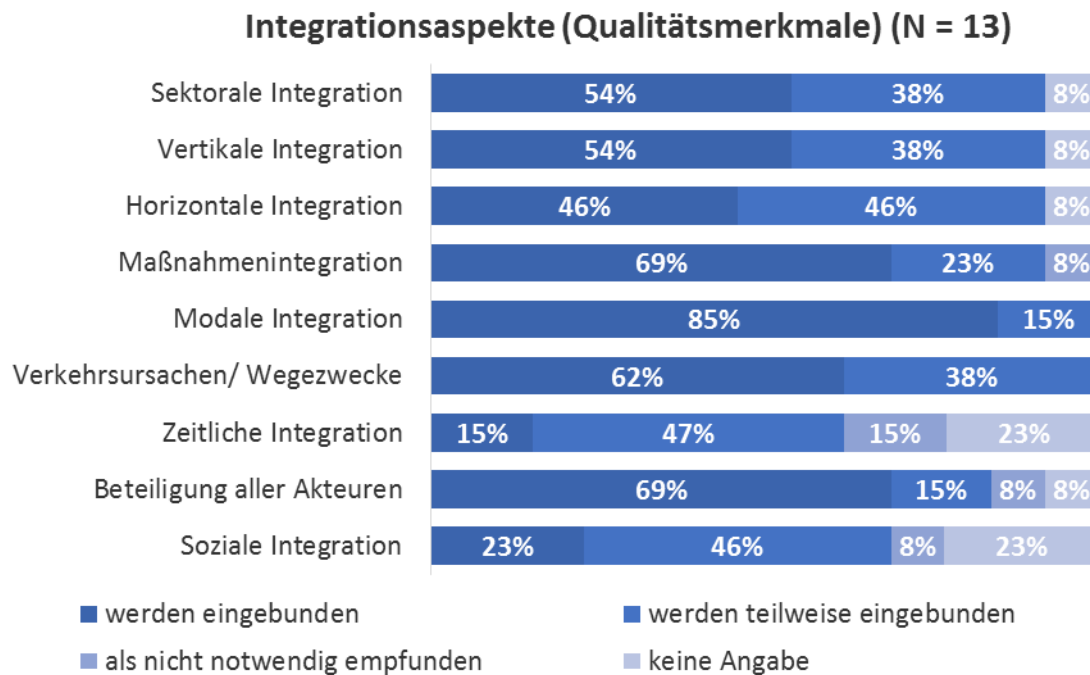


Abbildung 26: Ergebnis zur Frage nach der Beachtung der verschiedenen Integrationsaspekte (Eigene Darstellung)

Ein weiterer, wichtiger Punkt des FGSV Hinweispapiers sind die neun unterschiedlichen Integrationsmerkmale. Diese Eigenschaften dienen als Qualitätsmerkmale eines VEP. Auf die Frage, welche Integrationsaspekte (Qualitätsmerkmale) bei der Erstellung eines VEP beachtet werden erhält die modale Integration den größten Zuspruch. Alle Befragten geben an diesen Integrationsaspekt in Ihre Aufstellung einzubinden, wobei 15 % dies lediglich teilweise tun. Auch die Verkehrsursachen und Wegezwecke werden in jeden VEP eingegliedert. Dies geschieht zu 38 % jedoch nur zum Teil. Der Einbindung von Fachplänen bzw. Rahmenbedingungen aus verschiedenen Ebenen (sektorale, vertikale und horizontale Integration) stimmen 92 % der Befragten (teilweise) zu. Die geringste Zustimmung erfährt die zeitliche Integration. 15 % geben an diese zum einen mit einzubinden. Zudem geben 15 % der Befragten an die zeitliche Integration als nicht notwendig zu empfinden (vgl. Abbildung 26).

5.3.5 Im Vergleich mit der Befragung von Gertz und Polzin

Bei der Befragung aus dem Jahr 2007 (vgl. Kapitel 2.4) verfügten 89 % der Städte über einen aktuellen Verkehrsentwicklungsplan. Diese Zahl hat sich laut der Online-Befragung auf 41 % reduziert. Jedoch befinden sich einige Städte aktuell in der Fortschreibung bzw. Neuaufstellung. Der durchschnittliche Planungshorizont lag im Jahr 2007 bei 13 Jahren. Aktuell wird ebenso ein Planungshorizont von 10 bis 15 Jahren definiert. Ein Beteiligungskonzept erachteten 80 % als wichtig. Heute wird dies von jeder befragten Stadt als wichtig empfunden. Ebenso hat sich die Sichtweise bezüglich der Erstellung eines Monitoringkonzeptes nicht geändert. Dies ist auch aktuell keine standardisierte Methode. Eine Evaluierung wird, wie bei der Befragung von 2007, nur in 36 % der Fälle durchgeführt. Ebenfalls besteht das Problem der fehlenden Gelder, damals wie heute. Diese Themen weisen somit keine bedeutende Veränderung auf.

Positive Veränderungen weist die Einbindung von nebenstehenden Fachplänen auf. Der NVP wird heute in 100 % der Fälle mit in die Aufstellung des VEP einbezogen. Und während sich im Jahr 2007 64 % der Befragten lediglich dafür aussprachen den LMP und den LRP zukünftig parallel zum VEP zu bearbeiten, werden diese Fachpläne heute zu 62 % (LMP) bzw. 69 % (LRP) bereits eingebunden. In Bezug auf die Zusammenarbeit mit Nachbarregionen und -städten spricht sich heute eine höhere Anzahl an befragten Städten dafür aus. Ebenso geben 46 % der Befragten an, Zusammenarbeiten heute bereits durchzuführen.

6. Vergleich zwischen Theorie und Praxis

In diesem Kapitel wird das theoretische Hinweispapier der FGSV mit den Ergebnissen der Herangehensweise von SHP Ingenieure, mit dem SUMP sowie der Online-Befragung gegenübergestellt. Dazu werden mögliche, zukünftig zu betrachtende Themen für die Aufstellung eines VEP aufgezeigt. Abschließend wird das Hinweispapier kritisch betrachtet. Als Grundlage hierfür gelten der in Kapitel 3.6 definierte Kriterienkatalog, die von SHP aufgestellten VEP des Kapitel 4.3 und die in Kapitel 5.3 aufgezeigten Ergebnisse der Online-Befragung. Von Bedeutung ist hierbei, ob die Inhalte des Hinweispapiers bei der Aufstellung der VEP angewendet werden.

6.1 FGSV Hinweispapier im Vergleich zu SHP Ingenieure

Die Theorie der FGSV und die Praxis in Bezug auf die Verkehrsentwicklungspläne von SHP Ingenieure weisen in vielen Punkten Übereinstimmungen auf, wobei sich die Inhalte und Herangehensweisen der verschiedenen VEP, trotz der Bearbeitung durch das gleiche Ingenieurbüro, unterscheiden.

Allgemein gibt es eine hohe Übereinstimmung im Bereich der Phase der Problemanalyse. Jeder betrachtete VEP weist eine ausführliche Erarbeitung des Leitbilds und der Ziele auf. Im Gegensatz zur FGSV verwendet SHP dabei die Darstellung der Ziele in drei Kategorien: Oberziel, Werterziel und Planungsziel. An dieser Stelle ist die Praxis positiv zu erwähnen. Die detaillierte Aufstellung von Zielen wird im Verlauf des Planungsprozesses immer wieder einbezogen. Dadurch geben sie dem VEP eine immer wiederkehrende Struktur. Ebenso wird eine detaillierte Analyse des Verkehrsgeschehens durchgeführt. Dabei werden Zielsysteme aus verkehrsbezogenen Fachplänen mit einbezogen sowie regionale Verflechtungen mitberücksichtigt. Während das Einbeziehen von nebenstehenden Fachplänen eindeutig in den FGSV Hinweisen erläutert und empfohlen wird, werden die verkehrlichen Verflechtungen nur im geringen Maße dargestellt. Besonders hervorzuheben ist das jeweilige Beteiligungskonzept, welches sowohl die Verwaltung, als auch die Politik und Interessensverbände mit in die Planung einbezieht. Auch die Öffentlichkeit wird durch entsprechende Veranstaltungen informiert sowie durch ihre Vorschläge ebenso integriert. Dieser Punkt wird ebenso in den FGSV Hinweisen gut verdeutlicht. Alle diese Punkte legen den Grundstein für die nachfolgende Maßnahmenuntersuchung.

Im Bereich der Maßnahmenuntersuchung werden, wie die FGSV es angibt, nebenstehende Fachpläne als Datengrundlage genutzt. Sowohl in der Theorie, als auch in der Praxis wird als Grundlage für die Maßnahmenuntersuchungen ein Prognose-Nullfall als Basisfall definiert. Hierbei wird der Planungshorizont mit 12 bis 15 Jahren, laut FGSV, optimal gewählt.

Ebenfalls werden (teilweise) sowohl Vorgaben aus übergeordneten Planungen, als auch die Festlegung von Maßnahmen dargestellt. Diese Punkte werden in der Theorie detaillierter aufgezeigt. Handlungskonzepte für unterschiedliche Verkehrsmittel werden an diesem Punkt eher oberflächlich miteinbezogen. Es wird in der Praxis teilweise nur auf das Straßennetz eingegangen und dementsprechend nur auf den Kfz-Verkehr. Maßnahmenkonzepte werden hingegen in ähnlicher Art und Weise wie es die FGSV vorschlägt erstellt.

Am wenigsten wird der Betrachtung von Wirkungsabschätzungen Aufmerksamkeit geschenkt. Während einzelne Indikatoren, wie der Vergleich der einzelnen Verkehrsmittel zueinander beim Verschieben des Modal Splits, in Einzelfällen betrachtet werden, werden die Kosten in keinem VEP berücksichtigt. Die Berücksichtigung von Infrastrukturkosten ist allerdings von hoher Bedeutung, da ohne vorher generiertes Budget keine Maßnahmen durchgeführt werden können.

Beim Abwägen und Entscheiden werden Handlungskonzepte aufgestellt. Diese fallen sowohl in Bezug auf die verschiedenen Verkehrsmittel, als auch in der Ausführlichkeit individuell aus. Es wird sich an der Theorie orientiert, jedoch nicht alles immer im Detail ausgeführt. Dies liegt vor allem an den Leitbildern, die unterschiedliche Ziele verfolgen und dementsprechende Handlungen mit sich ziehen. Sowohl Umsetzungsstrategien, als auch Wechselwirkungen werden nur teilweise berücksichtigt. Für eine erfolgreiche Umsetzung des Handlungskonzeptes empfiehlt sich in der Praxis aber eine ausführliche Anwendung von Umsetzungsstrategien und Wechselwirkungen. Positiv hingegen ist zu erwähnen, dass alle betrachteten Verkehrsentwicklungspläne mit Verkehrsmodellen arbeiten (vgl. Tabelle 3).

Zur Umsetzung und Wirkungskontrolle ist zu sagen, dass sie in keinem VEP explizit verankert sind. Weder ein Monitoringkonzept, noch mögliche Berichtspflichten werden erwähnt. Auch die Festlegung von Kriterien für eine Evaluierung wird nicht definiert. Ein Vorher-Nachher-Vergleich bietet sich hingegen erst zu einem späteren Zeitpunkt an, wenn sich der VEP etabliert hat und Maßnahmen in Angriff genommen werden konnten. Insgesamt ist zu der Phase der Umsetzung und Wirkungskontrolle jedoch zu sagen, dass sie im Gesamten erst beim Erreichen des Planungshorizonts durchgeführt werden kann und

dementsprechend zum aktuellen Zeitpunkt nicht zu bewerten ist. Demensprechend können im VEP lediglich Möglichkeiten der Durchführung aufgezeigt werden. Ebenfalls ist nicht auszuschließen, dass ein Monitoringkonzept ohne Niederschrift im VEP stattfindet und an einer anderen Stelle dokumentiert wurde.

Kriterienkatalog zur Koordination formell und informell verkehrsrelevanter Planungen				
Nr	Phase	Aufgabe	Detail	SHP
6	Problemanalyse	(Verkehrliches) Leitbild	Ziele festlegen	++
7		Analyse des Verkehrsgeschehens (Angebot und Nachfrage)	aller Verkehrsmittel: zu Fuß, Fahrrad, ÖV, MIV	+
8			aller Personengruppen	+
9			Wirtschaftsverkehr	++
10		Festlegung von operativen Zielen	regionale Verflechtungen	++
11			Berücksichtigung von Zielsysteme aus anderen Planwerken/Fachplänen (Bund, Länder, Regionalpläne, Flächennutzungspläne)	++
12			Überprüfung von Zielen aus Vorgänger-VEP	+
13		Beteiligungskonzept	Einbindung von Fachämtern, Politik und der Öffentlichkeit	++
14	Maßnahmenuntersuchung	Szenarien der künftigen raumstrukturellen Entwicklung (Basisszenarien)	Verwendung der Datengrundlage aus anderen Fachplänen (Bund, Länder, Regionalpläne, Flächennutzungspläne)	++
15		Prognose-Nullfall (Prognose-Basisfall)	Berücksichtigung der Vorgaben der übergeordneten Planungen (Bund, Land)	0
16			Maßnahmen festlegen	0
17			Prognosehorizont festlegen	++
18			Handlungskonzept für alle Verkehrsarten	+
19		Maßnahmenkonzepte als Basis für Maßnahmen szenarien	Entwicklung baulicher, betrieblicher und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen für alle Verkehrsarten	+
20			Schwerpunkt setzen	+
21			In Zusammenarbeit mit der Öffentlichkeit und Politik (Beteiligungskonzept beachten)	++
22		Wirkungsabschätzungen	mit Hilfe von Indikatoren	0
23			Kosten berücksichtigen	--
24	Abwägen/ Entscheiden	Handlungskonzept	für alle Verkehrsträger	+
25		Wechselwirkungen	für alle Verkehrsträger	0
26		Verkehrsmodelle	Modellierung von Verkehrsgeschehen	+
27		Umsetzungsstrategien	Realisierungszeiträume	0

Tabelle 3: Kriterienkatalog des FGSV Hinweisepapiers im Vergleich zu den Inhalten eines VEP von SHP Ingenieure

Zu den im Kriterienkatalog zusammengefassten Punkten werden von SHP Ingenieure weitere Querschnittsthemen in die Aufstellung miteinbezogen. Besonders häufig werden die Verkehrssicherheit, die Elektromobilität und der demografische Wandel betrachtet. In Bezug auf Verkehrssicherheit werden beispielsweise zusätzliche Querungshilfen als bauliche Maßnahmen festgelegt oder auf Kommunikation der Verkehrsregeln gesetzt. Die Förderung

der Elektromobilität zieht die Errichtung neuer Ladestationen mit sich und der demografische Wandel stellt die soziale Integration und eine altersgerechte Mobilität mehr in den Vordergrund. Diese Themen sind ebenfalls bedeutend für die Aufstellung der abschließenden Handlungskonzepte.

Im Gesamten kann von SHP Seite aus die Aussage, je größer der zu betrachtende Planungs- und Untersuchungsraum ist, desto strategischer ist der gesamte Verkehrsentwicklungsplan, untermauert werden. Jedoch ist zu bemerken, dass jeder VEP individuell zu betrachten ist. Die Festlegung der Ziele, besonders bezogen auf das Leitbild, sind wegweisend dafür, welche Inhalte in welchem Umfang betrachtet werden. So wird beispielsweise in Ludwigslust der Fokus auf die Mobilitätschancen für alle Personengruppen gelegt. Der Schwerpunkt liegt dabei besonders auf der Förderung des Radverkehrs. Die Stadt Garbsen hingegen setzt sich die allgemeine Stärkung und Entwicklung der Stadt in der Region Hannover als Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort als Ziel. Hier liegt der Schwerpunkt, im Gegensatz zum VEP der Stadt Ludwigslust, auf der ganzheitlichen Betrachtung des Verkehrs.

Eine Überprüfung von Zielen und Maßnahmen aus Vorgängermodellen ist nur dann möglich, wenn entsprechende Fachpläne auch vorhanden sind und Ziele gegebenenfalls noch zu realisieren sind. Somit kann dieser Punkt nicht bei jedem VEP beachtet werden. Dies trifft auch auf weitere Punkte zu. Somit stellt der Kriterienkatalog lediglich einen Überblick über mögliche inhaltliche Themen dar, weist aber nicht gleichzeitig auf die Qualität des Plans hin.

6.2 FGSV Hinweispapier im Vergleich zum SUMP

Wird das FGSV Hinweispapier mit den SUMP Leitlinien verglichen, wird deutlich, dass die Leitlinien ihren Fokus auf den Menschen und dessen Lebensqualität, auf die Nachhaltigkeit, die Wirtschaftlichkeit, soziale Gleichheit und Gesundheit legen. Der VEP der FGSV hingegen konzentriert sich eher auf den Verkehr und strebt einen reibungslosen Verkehrsfluss an. Dennoch spielt die soziale Integration auch bei der Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans nach den Hinweisen der FGSV eine Rolle (soziale Integration).

Bei der Planung eines SUMP wird eine langfristige Vision entwickelt. Diese ist wegweisend für den gesamten Prozess. Bei der Erstellung des VEP wird ein Leitbild definiert. Das Leitbild beinhaltet, entsprechend der Vision, langfristige Ziele und ist bedeutend für die weitere Vorgehensweise.

Der SUMP und der VEP ähneln sich zudem in weiteren Punkten. Beide betrachten bei ihrer Aufstellung alle Verkehrsmittel. Letztere werden sowohl einzeln, als auch in einem integrierten Handlungskonzept in Bezug zueinander aufgezeigt. Zudem wird der Planungsraum zu Beginn genau abgegrenzt. Hierbei werden nicht nur geografische, sondern auch administrative Grenzen mit einbezogen. Die sektorale, horizontale und vertikale Integration wird innerhalb beider Pläne forciert.

Eine ähnliche Herangehensweise weisen die Prozesse beim Beteiligungskonzept auf. Beide Pläne legen großen Wert auf ein Beteiligungskonzept. Die Erstellung eines ganzheitlichen Beteiligungskonzeptes, inklusive der Einbeziehung von Stakeholder sowie Bürgerinnen und Bürger, ist fester Bestandteil der Vorbereitungsphase des SUMP. In dem FGSV Hinweispapier wird das informieren und beteiligen ebenfalls von Beginn an angestrebt. Der SUMP verfolgt in jeder Hinsicht eine transparente Planung und befürwortet die Abstimmung einzelner Prozessschritte mit allen beteiligten Akteuren.

Ein ganzheitliches Monitoring bzw. die Evaluierung einzelner Maßnahmen ist im SUMP stärker ausgeprägt. In der Phase der Ausarbeitung wird neben der Maßnahmengenerierung und einem Plan zur Finanzierung auch das Monitoringkonzept erstellt. Dadurch kann ein dauerhafter, aktueller Überblick über den Planungsprozess und die Maßnahmenumsetzung gewährleistet werden. Ebenfalls können die Akteure von positiven sowie negativen Erfahrungen lernen und dementsprechend handeln. Bei der FGSV wird mehr die Evaluierung einzelner Maßnahmen in den Vordergrund gestellt.

Inhaltlich ähneln sich die beiden Planwerke. Einzelne Prozessschritte werden individuell hervorgehoben. Lediglich die Finanzierung wird beim SUMP deutlicher genannt und im Prozess etabliert. Während der SUMP ein ganzheitliches Finanzierungskonzept vorsieht, wird im FGSV Hinweispapier lediglich die Erstellung eines möglichen Finanzierungsplans erwähnt, wobei Finanzierungsmöglichkeiten miteinbezogen werden sollen.

Einen deutlichen Unterschied weisen die Leitlinien des SUMP zu den FGSV Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung in Bezug auf die Praktikabilität auf. Hierbei liegt der SUMP klar vorn. Neben dem fortlaufenden Roten Faden, der chronologischen Auflistung der einzelnen Schritte, beinhalten die elf Punkte eine Erläuterung, eine Zielformulierung, notwendige Aktivitäten, eine Zeitplanung sowie Checklisten. Darüber hinaus wird jeder einzelne Prozessschritt mit praxisorientierten Fallbeispielen abgeschlossen. Diese erleichtern

die Verständlichkeit und zeigen individuelle Aktivitäten auf, welche bereits in der Planentwicklung, teilweise auch in der Planumsetzung, durchgeführt wurden.

6.3 FGSV Hinweispapier im Vergleich zur Online-Befragung

Bei der Online-Befragung geben 84 % der Befragten an, dass Ihnen das Hinweispapier bekannt ist. Jedoch haben nur 46 % der Befragten das Dokument gelesen. Auf die Frage, ob die FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung bei der Erstellung von VEP angewendet werden, antworten 8 % mit ja und 46 % mit teilweise. Diese 54 % der Befragten empfinden die Hinweise, zumindest teilweise, auch als hilfreich. Bei den restlichen 46 % wird das Hinweispapier nicht für die Aufstellung genutzt. Der Aussage, dass das Hinweispapier gut verständlich sei, stimmen nur 23 % der Befragten vollkommen zu. Auch als (teilweise) zeitgemäß werden sie lediglich von 61 % empfunden (vgl. Abbildung 24). Dies zeigt, dass die FGSV Hinweise lediglich bei der Hälfte der Aufstellungen von VEP betrachtet werden. Um einen allgemein gültigen Ablauf im Planungsprozess nach den FGSV Hinweisen etablieren zu können müssen die FGSV Hinweise zunächst an Bekanntheit und Zustimmung gewinnen.

Für die Aufstellung wird, wie die FGSV empfiehlt, primär ein Planungshorizont von 10 bis 15 Jahren festgelegt. Inhaltlich stimmen die Befragten besonders der Erstellung eines Leitbilds und Zielen, der Betrachtung von Verkehrsangebot und -nachfrage, der Analyse von Mängeln, Chancen und Konflikten, der Bündelung von Maßnahmen sowie der Bildung von Szenarien im hohen Maße zu. Hier findet eine weitgehende Übereinstimmung zur FGSV statt.

Die Ergebnisse der Online-Befragung zur Frage nach den verwendeten Inhalten bei der Aufstellung zeigen, dass trotz der eher geringen Nutzung des Hinweispapiers in vielen Punkten eine hohe Übereinstimmung mit der FGSV vorliegt. Insgesamt stößt das Hinweispapier allerdings auf eine ausbaufähige Zustimmung, besonders bei allen in Abbildung 25 dargestellten Punkten. Im Vergleich zur gesamten Herangehensweise ist zu erwähnen, dass die Inhalte der Problemanalyse mit den Antworten der Befragten der Fachkommission des Deutschen Städtetags in hohem Maße mit den FGSV Inhalten übereinstimmen. Die Themen der Maßnahmenuntersuchung werden von den Befragten der Fachkommission ebenso verwendet. Die Fachkommission gibt zudem an mit den einzelnen Ablaufphasen im großen Umfang übereinzustimmen. Dem Abwägen und Entscheiden mit der Erstellung eines Handlungskonzepts sowie der Nutzung eines Verkehrsmodells stimmen die Befragten ebenso zu, hierbei jedoch nicht in vollem Umfang.

6.4 Zukünftige Themen

In der Online-Befragung wurde ebenfalls nach zukünftig an Bedeutung gewinnenden Themen gefragt. Folgend wird eine Auswahl an häufig genannten Themen aufgelistet:

- Luftreinhaltung
- Mobilitätsmanagement
- Regionale bzw. grenzüberschreitende Planungen
- Finanzierung und Unterhaltung

Spätestens seit der Einführung der Umweltplaketten bzw. Feinstaubplakette im Jahr 2008 spielt die Luftreinhaltung eine bedeutende Rolle in der Verkehrsplanung. Durch diese Plakette soll die Stickstoffoxid- und Feinstaubbelastung in den Städten reduziert werden. Dafür wurden Fahrverbote einzelner Innenstädte für bestimmte Euro-Normen ausgesprochen. Aktuell wird zudem über Dieselfahrverbote diskutiert. Fahrverbote für definierte Kfz haben eine direkte Auswirkung auf die Verkehrsplanung.

Mobilität bietet die Möglichkeit für Personen zur Ortsveränderung. Beim Mobilitätsmanagement werden die Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsmittel sowie Personen betrachtet. Ziel ist hierbei die nachhaltige Sicherung des Verkehrsgeschehens, in Bezug auf die Abstimmung zwischen dem Verkehrsangebot und der Verkehrsnachfrage.

Eine regionale bzw. grenzüberschreitende Planung wird heute bereits von der FGSV empfohlen. Dabei ist zwischen dem Planungsraum (politische Grenze) und dem gesamten Untersuchungsraum zu differenzieren. Der Untersuchungsraum bezieht sich dabei auf administrative Grenzen. Diese beziehen u.a. Verflechtungen im ÖPNV mit ein. Dies wird in der Praxis bereits teilweise angewendet.

Während die Finanzierung und Unterhaltung des späteren Handlungskonzeptes laut Online-Befragung zukünftig an Bedeutung gewinnen wird, wird auch dieser Punkt bereits in dem FGSV Hinweispapier aufgeführt. Jedoch wird hier nicht deutlich auf die Notwendigkeit der Generierung des erforderlichen Budgets hingewiesen. Ohne eine realistische Kostenabschätzung ist es schwierig ein Finanzierungskonzept aufzustellen. Somit kommt es häufig zu fehlenden Geldern und die erarbeiteten Maßnahmen können nicht umgesetzt werden.

6.5 Kritische Betrachtung des FGSV Hinweisapiers und der Praxis

Im Gesamten finden die Inhalte des FGSV Hinweisapiers in der Praxis größtenteils Anklang. Besonders die Inhalte der Problemanalyse finden in der praktischen Ausführung große Beachtung. Aber auch die anderen Phasen werden inhaltlich in unterschiedlicher Intensität angewendet. Hierbei gilt es zu beachten, dass nicht jeder einzelne Punkt im Detail beleuchtet wird. Dies kann in der Maßnahmenuntersuchung und der Phase des Abwägens und Entscheidens u.a. daran liegen, dass die Ziele der VEP unterschiedlich sind und dementsprechend einige Themen weniger Gewichtung zugetragen werden. Jedoch fällt auf, dass die fünfte Phase (Umsetzung und Wirkungskontrolle) eine eher geringe Bedeutung aufweist. Hier wird entweder die Notwendigkeit eines Qualitätsmanagements zur Datensicherung nicht erkannt und/oder die notwendigen Ressourcen für die Durchführung fehlen. Hier muss die FGSV detailliertere Angaben zu einem finanzierbaren Monitoringkonzept in der Aufstellung und in der späteren Umsetzung, aufführen. Ebenso sind die Vorteile sowie mögliche Kosteneinsparungen durch eine hochwertige Qualitätssicherung explizit darzustellen. Das Aufzeigen der Notwendigkeit eines integrierten Monitoringkonzeptes ist zwingend erforderlich.

Bezüglich der strategisch-konzeptionellen Ebene und der Maßnahmenebene werden beide Ebenen, sowohl bei den VEP von SHP Ingenieure, als auch von der Fachkommission Verkehrsplanung des Deutschen Städtetags, betrachtet. Beide Ebenen werden in dem Planungsprozess bearbeitet, wobei der Übergang teilweise fließend geschehen kann.

Bei der Betrachtung der Integrationsaspekte zeigt sich, dass diese Qualitätsmerkmale gut gewählt sind. Sie werden bei den meisten Aufstellungen, in unterschiedlicher Intensivität, betrachtet. Kritisch hierbei ist die eher wenig übersichtliche Darstellung im Hinweispapier zu erwähnen. Durch lediglich stichpunktartige Beschreibungen werden die Ziele der Qualitätsmerkmale nicht sofort ersichtlich. Auch die Unterschiede der einzelnen Integrationsaspekte sind schwierig herauszufiltern. Wenn die einzelnen Punkte besser in Bezug zueinander gestellt werden, bringt dies eine Vereinfachung der Anwendung und einen höheren Anklang bei der Umsetzung in der Praxis mit sich.

Das Kapitel „Ergänzenden Hinweise zu Prozess, Verfahren und Organisation der Verkehrsentwicklungsplanung“ im FGSV Hinweispapier ist hingegen verständlich geschrieben. Relevante Planwerke werden aktuell in die Aufstellung eingebunden. Sie werden bei der Bestandsaufnahme betrachtet und in die Zielfindung miteinbezogen.

Beteiligungskonzepte sind bereits standardmäßig mit in den Planungsprozess integriert. Auch die Erläuterung zur Evaluierung ist verständlich. Jedoch wird dies in der Praxis nur in geringem Maße durchgeführt. Somit besteht an diesem Punkt Handlungsbedarf.

Wirkungsabschätzungen werden in der Praxis selten bis gar nicht aufgeführt. Die Theorie hingegen erwähnt die zu beachtenden Kosten in der Phase der Maßnahmenuntersuchung. Die Kosten sind bei der Aufstellung eines realistischen Handlungskonzeptes jedoch von großer Bedeutung. Ohne Kostenabschätzungen können notwendige Gelder häufig nicht rechtzeitig generiert werden. Fehlende Gelder bei der Durchführung von Maßnahmen sind keine Seltenheit. In der Theorie muss sich mehr mit der Problematik auseinandergesetzt werden und in der Praxis muss bei definierten Maßnahmen auf die Kosten geachtet werden. Es gilt: Das „beste“ Handlungskonzept kann ohne Budget nicht umgesetzt werden.

Die in Kapitel 6.4 zukünftig an Bedeutung gewinnenden Themen sollten in das Hinweispapier aufgenommen werden. Besonders die Luftreinhaltung und das Mobilitätsmanagement müssen stärker betrachtet werden. Darüber hinaus spielen der demografische Wandel, Wirtschaftsverkehre sowie die Verkehrssicherheit bereits heute eine bedeutende Rolle. Dies wird ebenfalls bei den in Kapitel 4.3 betrachteten VEP deutlich. Diese Punkte werden bei der Aufstellung von VEP durch SHP Ingenieure als Querschnittsthemen miteingebunden. Somit stellt sich die Frage nach einer stetigen Überprüfung der FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. So können aktuelle Querschnittsthemen u.U. angepasst werden.

Allgemein ist der Ablauf mit den fünf Phasen (Vororientierung, Problemanalyse, Maßnahmenuntersuchung, Abwägen und Entscheiden und Umsetzung und Wirkungskontrolle) ein guter Leitfaden an dem sich orientiert werden kann. Dieser sollte in den einzelnen Kapiteln des Hinweispapiers allerdings immer wieder als eine Art „roter Faden“ aufgegriffen werden. So können die Hinweise besser strukturiert werden, was eine bessere Verständlichkeit mit sich bringt. Ebenfalls werden einige inhaltliche Punkte eher einfach gehalten, z.B. Stichpunkte bei den Integrationsaspekten (vgl. Kapitel 3.3), und andere wiederum detailliert beschrieben, z.B. Verkehrsmodelle und soziale Wirkungen in Hinweise zu Methoden und Inhalten (vgl. Kapitel 3.5). So entstehen Gewichtungen von Themen, die zu Verwirrungen bezüglich der Notwendigkeit einzelner Inhalte führen.

Zusammengefasst ist das Hinweispapier inhaltlich gut aufgestellt. Es werden viele Themen genannt, die für jeden VEP relevant sind. Darüber hinaus werden Hinweise zu weiteren, möglichen Themenfeldern gegeben. In der Praxis wird aktuell zu wenig auf die einzelnen Kosten und die Finanzierung eingegangen. Auch ein Monitoringkonzept sowie einzelne Evaluierungen finden noch zu wenig Anklang. Auf diese Punkte muss die FGSV reagieren und deren Notwendigkeit deutlich aufzeigen. Darüber hinaus muss die Struktur überdacht werden und ein möglicher „roter Faden“, vielleicht in Form der fünf Ablaufphasen, eingearbeitet werden. Als Vorbild kann hier die Checkliste im Anhang der FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung dienen.

7. Zusammenfassung und Ausblick

Der Verkehrsentwicklungsplan ist ein wichtiges Instrument der Verkehrsplanung. Hierbei wird ein ganzheitliches Verkehrskonzept einer Stadt, mit der Beteiligung der Politik und der Öffentlichkeit, erstellt. Die FGSV hat mit ihrem Hinweispapier zur Verkehrsentwicklungsplanung eine komplexe Auflistung von Themenbereichen zur Aufstellung eines VEP zusammengefasst. Viele Themen werden bereits in der Praxis angewendet. Besonders intensiv werden bei der Aufstellung die Daten und Ziele aus unterschiedlichen Fachplänen mit Verkehrsbezug integriert. Der durch politische Grenze abgesteckte Planungsraum wird meist individuell zum späteren Untersuchungsraum betrachtet, sodass Verflechtungen mit Nachbarregionen/-städten in den Planungsprozess miteinbezogen werden.

Im Schnitt wird ein laut FGSV optimaler Planungshorizont von 10-15 Jahren festgelegt. Dieser Planungshorizont ist, in Bezug auf die Maßnahmenumsetzung, sowohl in der Theorie, als auch in der Praxis relativ hoch angesetzt, sodass die Rahmenbedingungen stetig überprüft und ggf. angepasst werden müssen. Regelmäßige Evaluierungen einzelner Maßnahmen und entsprechende Anpassungen der Rahmenbedingungen werden aktuell jedoch eher selten durchgeführt. Auch ein ganzheitliches Monitoringkonzept findet in der Praxis wenig Beachtung. Hier könnte die FGSV die Bedeutung und das Kosten-Nutzen-Verhältnis deutlicher aufzeigen. Ein großes Problem stellen außerdem die fehlenden Kosteneinschätzungen in der Praxis dar. Dadurch werden konkrete Gelder häufig nicht oder zu spät beantragt. Dementsprechend kommt es häufig zu fehlenden Budgets für die Umsetzung von Maßnahmen.

Bezogen auf den Inhalt des Planungsprozesses eines VEP kann insgesamt keine 100 % eindeutige Aussage getroffen werden. Die zu betrachtenden Themen stehen in Abhängigkeit mit verschiedenen Rahmenbedingungen, wie z.B. der Stadtgröße oder der geografischen Lage. Auch das Leitbild und die Zielformulierungen sind hierbei richtungsweisend. Jeder Verkehrsentwicklungsplan ist in seiner Bearbeitung individuell zu betrachten. Somit ist es schwierig einen allgemeingültigen und verpflichtenden Leitfaden zu erstellen.

Das FGSV Hinweispapier wird lediglich von einer geringeren Anzahl an Verkehrsplanerinnen oder Verkehrsplaner angewendet. Dabei sind sie inhaltlich sehr hilfreich für die Aufstellung eines VEP. Für eine intensivere Nutzung des Hinweispapiers empfiehlt es sich, dieses praktikabler für den Nutzer zu gestalten. Eine Anpassung einzelner Inhalte mit einer klaren

Struktur, ggf. mit den fünf Phasen als „roter Faden“, und das Kapitel der Integrationsaspekt in Textform wäre möglich. In diesem Zuge empfiehlt es sich ebenso die Themen der Kosteneinschätzung und der Evaluierung bzw. des Monitorings zu überarbeiten und deren Notwendigkeit aufzuzeigen. Hierbei besteht die Möglichkeit sich am SUMP Leitfaden zu orientieren.

Außerdem zeichnet sich eine mögliche Verschiebung der Prioritäten ab. Während sich das FGSV Hinweispapier eher auf den Verkehr fokussiert, steht in der Praxis bereits häufig die Mobilität im Vordergrund. Auch bei SHP Ingenieure werden heute keine VEP mehr im klassischen Sinne erstellt, sondern Mobilitätsmasterpläne.

Quellenverzeichnis

Literaturverzeichnis

Ahrens, G.-A. (2008): Integrierte VEP - Anspruch und Wirklichkeit, in: Jubiläumsband "100 Jahre DVWG 1908 bis 2008, S. 147-153, Sonderheft der Zeitschrift Internationales Verkehrswesen, DVV Media Group, Berlin

Bensch, M., Raab-Steiner E. (2015): Der Fragebogen – Von der Forschungsidee zur SPSS-Auswertung, 4. Auflage. Facultas Verlags- und Buchhandels AG, Wien

Böhler-Baedecker, S., Bührmann, S., Rupprecht, S., Wefering, F. (2013): Leitlinien – Entwicklung und Umsetzung eines sustainable urban mobility plan, Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH, Brüssel

Brühl, R. (2017): Wie Wissenschaft Wissen schafft – Theorie und Ethik, 2. Auflage. UVK Verlagsgesellschaft mbH, Konstanz

FGSV (2012): Begriffsbestimmung – Teil: Verkehrsplanung, Straßenentwurf und Straßenbetrieb, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln

FGSV (2013): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln

Flick, U. (2017): Qualitative Sozialforschung – Eine Einführung, 8.Auflage. Rowohlt Taschenbuch Verlag, Reinbek bei Hamburg

Fröhlich, G., Haller, W., Stieger, S. (2018): Stadt Garbsen - Mobilitätskonzept 2030, Stadt Garbsen- Umwelt, Verkehr und Stadtgrün, Hannover

Gerstenberger, T., Leidinger, T. Van Zadel, E. (2011): Masterplan Mobilität 2025, Landeshauptstadt Hannover – Stadtentwicklung, Hannover

Gertz, C., Polzin, G. (2009): Stand der Verkehrsentwicklungsplanung - Ergebnisse einer Städteumfrage in Deutschland in: Straßenverkehrstechnik, H. 12/2009 (53. Jg.), S. 769-777,

Jansen, J., Lange, J., Stieger, S. (2015): Stadt Ludwigslust – Verkehrsentwicklungsplan 2025, Stadt Ludwigslust, Hannover

Köhler, U. (2014): Einführung in die Verkehrsplanung – Grundlagen, Modellbildung, Verkehrsprognose, Verkehrsnetze, Fraunhofer IRB Verlag, Stuttgart

Lüdders, L. (2016): Fragebogen- und Leitfadenkonstruktion – Ein Handbuch für Studium und Berufspraxis, 1. Auflage. Apollon University Press, Bremen

Müller, B. (2010): Steuerung einer nachhaltigen kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung in Deutschland, Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. (IÖR), Dresden

Schäfer, K.-H. (2009): Öffentlichkeitsplanung in der Verkehrsplanung, in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 53. Ergänzungslieferung, Herbert Wichmann Verlag, Heidelberg.

SUMP Malmö (2016): Sustainable Urban Mobility Plan – Creating a more accessible Malmö, Stadtverwaltung Malmö

Onlineverzeichnis

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (o.J.) a: Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), § 47a - § 47f, <https://www.gesetze-im-internet.de/bimschg/>, abgerufen am 27.04.2018

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (o.J.) b: Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), § 47, https://www.gesetze-im-internet.de/bimschg/__47.html, abgerufen am 27.04.2018

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (o.J.) c: Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), <http://www.gesetze-im-internet.de/uvpg/index.html>, abgerufen am 27.04.2018

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (o.J.) d: Personenbeförderungsgesetz (PBefG) - § 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr, https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/__8.html, abgerufen am 27.04.2018

Der Deutsche Städtetag (2018): Der Deutsche Städtetag – die Stimme der Städte, http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/sonstige/dst-flyer_deutsch_2018.pdf, abgerufen am 22.04.2018

Region Hannover (2015): Nahverkehrsplan 2015 – Region Hannover, <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilit%C3%A4t/Verkehrsplanung-entwicklung/Der-Nahverkehrsplan2>, abgerufen am 27.04.2018

SHP Ingenieure GbR (o. J.) a: Die Geschichte von SHP, <http://www.schnuell-haller.de/buero/geschichte>, abgerufen am 22.04.2018

SHP Ingenieure GbR (o. J.) b: Die Geschichte von SHP, <http://www.schnuell-haller.de/arbeitsbereiche/>, abgerufen am 22.04.2018

SHP Ingenieure GbR (o. J.) c: Die Geschichte von SHP, <http://www.schnuell-haller.de/arbeitsbereiche/verkehrsplanung/verkehrsentwicklungsplanung/>, abgerufen am 22.04.2018

Stadt Detmold (2009): Der Flächennutzungsplan – Eine Bürgerinformation zur Stadtentwicklung in Detmold, [http://www.bauleitplanung-detmold.de/blp2004/internet.nsf/\(DocUniqueID\)/4B91FA4D1F2FDCCCC1257789003DFE13/\\$File/Flaechennutzungsplanbroschuere.pdf?OpenElement](http://www.bauleitplanung-detmold.de/blp2004/internet.nsf/(DocUniqueID)/4B91FA4D1F2FDCCCC1257789003DFE13/$File/Flaechennutzungsplanbroschuere.pdf?OpenElement), abgerufen am 27.04.2018

Umwelt Bundesamt (2013): Kommunale Verkehrsplanung, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrsplanung/kommunale-verkehrsplanung#textpart-1>, abgerufen am 26.04.2018

Anhang

Anhang A: Fragebogen - Fragen der Online-Befragung.....	82
Anhang B: Grundgesamtheit der Befragung	90

Anhang A: Fragebogen - Fragen der Online-Befragung

1. Wie viele Einwohner hat Ihre Kommune?

- ☐ bis 4.999
- ☐ 5.000 - 9.999
- ☐ 10.000 - 19.999
- ☐ 20.000 - 49.999
- ☐ 50.000 - 99.999
- ☐ 100.000 - 499.999
- ☐ mehr als 500.000

2. Wie typisieren Sie Ihre Kommune?

- ☐ Gemeinde
- ☐ Stadt (kreisangehörig)
- ☐ Stadt (kreisfrei)
- ☐ Kreisstadt
- ☐ Stadtstaat

3. Zu welchem Bundesland gehört Ihre Kommune?

4. Besitzt Ihre Kommune einen gültigen Verkehrsentwicklungsplan?

- ☐ Ja
- ☐ Ja, der VEP muss allerdings aktualisiert werden
- ☐ Nein
- ☐ _____

5. Verfolgen Sie eine standardisierte Methodik bei der Erstellung von Verkehrsentwicklungsplänen?

- ☐ Ja, nach einer eigens entwickelten Methodik
- ☐ Ja, in Anlehnung an die FGSV Hinweisen für Verkehrsentwicklungsplanung
- ☐ Teilweise - jeder VEP beinhaltet eine Grundstruktur im Aufbau ist aber im gesamten individuell zu bearbeiten
- ☐ Nein, jeder VEP ist für sich einmalig in der Bearbeitung
- ☐ _____

6. Inwieweit stimmt ihre Vorgehensweise/Methodik mit dem folgenden Ablauf überein?
(stimmt vollkommen überein - stimmt teilweise überein - stimmt wenig überein - stimmt gar nicht überein MATRIXFRAGE)

- ☐ Vororientierung/Vorstrukturierung (Fristen definieren und Konzeptvorschläge dokumentieren)
- ☐ Probleme analysieren/Festlegung der Ziele
- ☐ Maßnahmenuntersuchung mit Abwägung und Entscheidung (Entwickeln von Handlungskonzepten, Abschätzung der Auswirkungen)
- ☐ Umsetzung und Wirkungen kontrollieren (Realisierung des Handlungskonzeptes)
- ☐ Evaluieren (Wirkung, Verfahrensablauf und Umsetzung kontrollieren)

7. Beinhaltet ihre Vorgehensweise/Methodik noch weitere Phasen als die in der vorherigen Frage aufgelisteten? Wenn ja, welche?

1. Vororientierung/Vorstrukturierung 2. Probleme analysieren/Festlegung der Ziele 3. Maßnahmenuntersuchung mit Abwägung und Entscheidung 4. Umsetzung und Wirkungen kontrollieren 5. Evaluieren

- ☐ Nein
- ☐ Ja und zwar _____

8. Unterscheiden Sie bei der Bearbeitung zwischen strategisch-konzeptioneller Ebene und der Maßnahmenebene?

*strategisch-konzeptionelle Ebene: langfristige Planung, Erstellung eines Rahmenplans
Verkehr ≠ Maßnahmenebene: sukzessive Umsetzung definierter Maßnahmen*

- ☐ Ja
- ☐ Nein

9. Wenn Sie die vorherige Frage mit Nein beantwortet haben: Wie definieren Sie ihre betrachteten Ebenen bzw. haben Sie einen alternativen Ansatz bei der Bearbeitung?

TEXTFELD

10. Welche Punkte betrachten Sie in der strategisch-konzeptionellen Ebene?

(Mehrfachnennung möglich, gerne auch weitere Punkte nennen.)

- ☐ Leitbilder und Ziele
- ☐ Bildung von Szenarien
- ☐ Betrachtung des Verkehrsangebots und der Verkehrsnachfrage
- ☐ Integrierte Netzentwicklung
- ☐ Intermodale Handlungskonzepte/Maßnahmenbündel
- ☐ Vergleichende Wirkungsanalysen
- ☐ Analysen von Mängeln, Chancen und Zielkonflikten
- ☐ Dringlichkeitsreihungen und Realisierungsstufen
- ☐ Bewertung und Evaluierung
- ☐ Wechselwirkungen zwischen der Siedlungsentwicklung und dem Verkehr
- ☐ _____

11. Welche Punkte betrachten Sie in der Maßnahmenebene?

(Mehrfachnennung möglich, gerne auch weitere Punkte nennen.)

- ☐ Formelle Fachpläne mit Verkehrsbezug (NVP, LMP, LRP etc.)
- ☐ Machbarkeitsuntersuchungen
- ☐ Entwurfsplanung als Grundlage der Finanzierung von Maßnahmen
- ☐ Räumliche bzw. inhaltliche Teilpläne (z.B. Parkraumkonzepte, Verkehrssicherheitskonzepte, Nahmobilitätskonzepte etc.)
- ☐ Konkrete Planungen zu Neubau-, Umbau- und Ausbaumaßnahmen
- ☐ Schaffung des Baurechts
- ☐ Umsetzungsplanung
- ☐ Maßnahmen für bestimmte Zielgruppen oder Einrichtungen
- ☐ Maßnahmen zur Beeinflussung von Verkehrsaufkommen und Verkehrsmittelwahl
- ☐ Pläne zur Förderung des Radverkehrs
- ☐ _____

12. Findet nach der Veröffentlichung des VEP eine kontinuierliche Evaluierung bzw. Kontrolle der erarbeiteten sowie bereits umgesetzten Maßnahmen statt?

(Mehrfachnennung möglich)

- ☐ Ja, es werden grundsätzlich Maßnahmen evaluiert.
- ☐ Ja, es werden Maßnahmen evaluiert, jedoch nur in Ansätzen
- ☐ Teilweise, es werden nicht alle Maßnahmen evaluiert.
- ☐ Nein, für eine kontinuierliche Evaluierung fehlen die Gelder.
- ☐ Nein, eine Evaluierung wird als nicht notwendig betrachtet.
- ☐ _____

13. Welche Themen werden Ihrer Ansicht nach bei der Aufstellung eines VEP zukünftig verstärkt an Bedeutung gewinnen?

(Mehrfachnennung möglich)

- ☐ Mobilitäts-/Verkehrsmanagement
- ☐ Luftreinhaltung
- ☐ Lärminderung
- ☐ Demographie
- ☐ Umwelt/Klima
- ☐ Finanzierung/Unterhaltung
- ☐ Wirtschaftsverkehr
- ☐ Nahmobilität
- ☐ regionale/grenzüberschreitende Planung
- ☐ Verkehrssicherheit

14. Wie wichtig sind Ihrer Meinung nach Bürgerbeteiligungen bei der Erstellung eines VEP?

- ☐ Sehr wichtig
- ☐ Einigermaßen wichtig
- ☐ Weniger wichtig
- ☐ Unwichtig

15. Findet nach einer Evaluierung bzw. Kontrolle erarbeiteter sowie bereits umgesetzter Maßnahmen eine Anpassung des VEP statt?

- ☐ Ja, eine allgemeine Überarbeitung/Anpassung findet regelmäßig statt.
- ☐ Ja, wenn sich Randbedingungen ändern werden einzelne Maßnahmen angepasst.
- ☐ Nein, eine Evaluierung findet grundsätzlich nicht statt.
- ☐ _____

16. Wenn Sie die vorherige Frage mit Nein beantwortet haben, warum findet keine Evaluierung statt?

TEXTFELDER

17. Erstellen Sie den VEP für Ihre Stadt in der Regel selber oder arbeiten Sie mit externen Verkehrsplanern zusammen?

- ☐ Der VEP wird von uns eigenständig angefertigt.
- ☐ Der VEP wird von uns mit Hilfe von externen Verkehrsplanern angefertigt.
- ☐ Der VEP wird ausschließlich von externen Verkehrsplanern erstellt.
- ☐ _____

18. Über welchen Zeitraum werden ihre Verkehrsentwicklungspläne in der Regel definiert bzw. wie viele Jahre beträgt die Laufzeit?

Zeitraum/Laufzeit in Jahren

19. Sollte Ihrer Meinung nach eine Verpflichtung zur Erstellung und Aktualisierung eines VEP gesetzlich festgelegt werden?

- ☐ Ja
- ☐ Ja, mit einer maximalen Laufzeit von 10 Jahren
- ☐ Nein
- ☐ _____

20. Sind Ihnen die FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung (Veröffentlichung 2013) bekannt?

- ☐ Ja, ich habe sie bereits gelesen und sie werden angewendet.
- ☐ Ja, ich habe sie bereits gelesen.
- ☐ Ja, aber noch nicht gelesen.
- ☐ Nein
- ☐ _____

21. Verwenden Sie die FGSV Hinweise bei der Erstellung von VEP?

- ☐ Ja, wir orientieren uns stark an diesem Hinweispapier.
- ☐ Ja, wir orientieren uns teilweise an diesem Hinweispapier.
- ☐ Nein, wir verwenden das Hinweispapier nicht.
- ☐ _____

22. Beantworten Sie nach Ihrem Empfinden folgende Aussagen in Bezug auf die FGSV Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung:

Wenn Ihnen die FGSV Hinweise nicht bekannt sind besteht die Möglichkeit keine Angabe zu machen.

(stimme vollkommen zu - stimme teilweise zu - stimme nicht zu – keine Angabe MATRIXFRAGE)

- Die FGSV Hinweise sind gut verständlich.
- Ich empfinde die FGSV Hinweise als praktikabel in der Anwendung.
- Die FGSV Hinweise sind zeitgemäß.
- Die FGSV Hinweise sind gut strukturiert.
- Die FGSV Hinweise sind für meine Tätigkeiten hilfreich.
- Ich nutze die FGSV Hinweise bei der Erstellung von VEPs.

23. Welche Integrationsaspekte (Qualitätsmerkmale) werden bei der Erstellung eines VEP beachtet? (werden eingebunden – werden teilweise eingebunden – als nicht notwendig empfunden – keine Angabe MATRIXFRAGE)

- Sektorale Integration (z.B. weitere Fachplanungen)
- Vertikale Integration (z.B. unterschiedliche Planungsebenen berücksichtigen)
- Horizontale Integration (städtische bzw. regionale Zusammenarbeit)
- Maßnahmenintegration (z.B. weiche und harte Maßnahmen)
- Modale Integration (z.B. ein Gesamtverkehrskonzept)
- Integration der Verkehrsursachen und der Wegzwecke
- Zeitliche Integration (z.B. Erfolgskontrollen)
- Beteiligung von öffentlichen, internen und externen Akteuren
- Soziale Integration

24. Inwieweit werden nebenstehende Fachpläne (sektorale Ebene) bei der Erstellung eines VEP mit einbezogen? (*wird immer mit einbezogen – wird bedingt mit einbezogen – wird nicht mit einbezogen – keine Angabe -> MATRIXFRAGE*)

- Nahverkehrsplan NVP
- Lärminderungsplan LMP
- Luftreinhalteplan LRP

25. Empfinden Sie eine Zusammenarbeit mit Nachbarregionen/-städten als notwendig (Horizontale Integration)?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

26. Finden Zusammenarbeiten mit Nachbarregionen/-städten statt?

(*z. B. bei Absprachen bezüglich eines überregionalen ÖPNV Angebots*)

- ☐ Ja
- ☐ Teilweise
- ☐ Nein
- ☐ _____

27. Wie kann eine strategische Verkehrsplanung mit der Einbindung von Nachbarregionen/ -städten organisiert werden? (*Mehrfachnennung möglich*)

- ☐ gemeinsame Abstimmungsprozesse durch begleitende Arbeitskreise
- ☐ verbindliche Regionalplanung
- ☐ Überregionale Organisationen (z. B. Großraumverband)
- ☐ Verkehrsverbund
- ☐ durch die Raumordnungsbehörde
- ☐ aufgabenspezifische Gesellschaften, Zweckverbände
- ☐ gemeinsamer Nahverkehrsplan
- ☐ Abtrennung von Einzelinteressen
- ☐ informelle Verwaltungskooperation
- ☐ Erstellung eines regionalen VEP
- ☐ gemeinsame Qualitätsziele und Produktbeschreibungen
- ☐ aufgrund der nicht immer deckungsgleichen Ziele nur eingeschränkt möglich
- ☐ _____

28. Kommt es vor, dass das notwendige Budget für die Ausführung der Maßnahmen fehlt?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

29. Wenn Sie in der vorherigen Fragen Ja angekreuzt haben: Woran liegt es, dass die Gelder fehlen?

- ☐ Gelder sind nicht vorhanden
- ☐ Gelder werden nicht rechtzeitig beantragt
- ☐ Das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Maßnahme wird nicht anerkannt
- ☐ _____

30. Stehen Sie für weitere Experteninterviews zur Verfügung?

(Falls ja, geben Sie bitte nachfolgend Ihre Kontaktdaten an. (Name, Unternehmen, E-Mail Adresse, Telefonnummer))

TEXTFELD

31. Am Ende besteht noch die Möglichkeit der Befragung Anmerkungen hinzuzufügen. Ich freue mich über jegliche Kommentare.

TEXTFELD

Anhang B: Grundgesamtheit der Befragung

Mitglieder Fachkommission Verkehrsplanung (Januar 2018)			
	Kommune	Einwohner	Bundesland
1	Aachen	244.951 **	NRW
2	Augsburg	289.584 **	BAY
3	Berlin	3.574.830 **	BER
4	Bielefeld	333.451 **	NRW
5	Bochum	364.920 **	NRW
6	Braunschweig	248.667 **	NS
7	Bremen	565.719 **	HB
8	Chemnitz	246.353 **	SN
9	Cottbus	100.416 **	BB
10	Dortmund	585.813 **	NRW
11	Dresden	547.172 **	SN
12	Düsseldorf	613.230 **	NRW
13	Erfurt	211.113 **	TH
14	Erlangen	110.238 **	BAY
15	Frankfurt/Main	736.414 **	HE
16	Freiburg	226.393 *	BAY
17	Fürth	125.403 **	BAY
18	Gelsenkirchen	262.528 **	NRW
19	Halle (Saale)	238.005 **	ST
20	Hamburg	1.810.438 **	HH
21	Hamm	179.571 **	NRW
22	Hannover	532.864 **	NS
23	Karlsruhe	307.755 **	BW
24	Kassel	199.062 **	HE
25	Kiel	247.441 **	SH
26	Leipzig	571.088 **	SN
27	Leverkusen	163.113 **	NRW
28	Lübeck	216.712 **	SH
29	Ludwigshafen	164.718 **	RP
30	Magdeburg	238.136 **	ST
31	Mainz	209.779 *	RP
32	Mannheim	305.780 **	BW
33	München	1.464.301 **	BAY
34	Münster	311.846 **	NRW
35	Neubrandenburg	63.794 **	MV
36	Nürnberg	511.628 **	BAY
37	Pforzheim	122.247 *	BW
38	Potsdam	171.810 **	BB
39	Saarbrücken	179.709 **	SL
40	Schwerin	95.668 **	MV
41	Solingen	158.908 **	NRW
42	Stuttgart	623.738 *	BW
43	Trier	114.914 *	RP
44	Weimar	64.355 **	TH
45	Wiesbaden	277.619 **	HE

* Stand: 31.12.2015

** Stand: 31.12.2016

Eidesstattliche Versicherung

Hiermit versichere ich eidesstattlich, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht.

Die Arbeit war bisher in gleicher oder ähnlicher Fassung noch nicht Bestandteil einer Studien- oder Prüfungsleistung.

Ort, Datum

Unterschrift